



UNIVERSIDADE DA CORUÑA

Facultad de Derecho

Curso 2013-2014

TRABAJO DE FIN DE GRADO

**“Informe sobre cuestiones marítimas,
transfronterizas u otros problemas jurídicos”**

Alumna: Sara Madarro Pena

Tutor: Prof. Dr. D. Marcos Antonio López Suárez

Fecha: junio de 2014

INTRODUCCIÓN.....	Pág. 5
--------------------------	---------------

1. ACTUACIÓN DE LAS AUTORIDADES ESPAÑOLAS EN RELACIÓN CON EL BUQUE, SU CARGA Y SUS TRIPULANTES.

1. HECHOS Y OBJETO DE LA CUESTIÓN.....	Pág. 6
2. SITUACIÓN DEL BUQUE EN LAS AGUAS.....	Pág. 6
I. Concepto de frontera.....	Pág. 6
II. Zonas del mar.....	Pág. 6
III. Conclusión.....	Pág. 8
3. JURISDICCIÓN A LA QUE SE SOMETE EL BUQUE.....	Pág. 8
4. AUTORIDADES COMPETENTES.....	Pág. 8
I. Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.....	Pág. 9
II. Servicio de Vigilancia Aduanera.....	Pág. 10
III. Marina Mercante.....	Pág. 11
IV. Conclusión.....	Pág. 11
5. CALIFICACIÓN JURÍDICA DE LA CONDUCTA.....	Pág. 11
6. ANÁLISIS DE LA ACTUACIÓN DE LA GUARDIA CIVIL CON RESPECTO DEL BUQUE, DE LA CARGA Y DE LOS TRIPULANTES.....	Pág. 13
I. El buque.....	Pág. 13
II. La carga.....	Pág. 16
III. Los tripulantes.....	Pág. 17

2. EL DERECHO DE ASILO.

1. HECHOS Y OBJETO DE LA CUESTIÓN.....	Pág. 19
2. CONCEPTO Y REGULACIÓN DEL DERECHO DE ASILO.....	Pág. 19
3. ELEMENTOS PARA LA CONCESIÓN DE ASILO.....	Pág. 20
4. LA PROTECCIÓN SUBSIDIARIA.....	Pág. 23
5. PROCEDIMIENTO PARA LA CONCESIÓN DE ASILO O PROTECCIÓN SUBSIDIARIA Y ANÁLISIS DEL SUPUESTO ENJUICIADO.....	Pág. 23
I. Iniciación del procedimiento.....	Pág. 23
II. Instrucción.....	Pág. 25
III. Resolución.....	Pág. 28
6. CONCLUSIÓN.....	Pág. 29

3. EL ACTA DE INFRACCIONES LABORALES Y LAS SOLICITUDES DE PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL.

1. HECHOS Y OBJETO DE LA CUESTIÓN.....	Pág. 31
2. TRABAJO EN LA MAR.....	Pág. 32
3. EL ACTA DE INFRACCIONES LABORALES.....	Pág. 33
I. Infracciones.....	Pág. 33

II.	Infracciones con respecto de las menores.....	Pág. 35
III.	Procedimiento sancionador y actas de infracciones.....	Pág. 36
IV.	Expediente liquidatorio y acta de liquidación.....	Pág. 37
V.	La responsabilidad penal del empresario y delitos relativos a los trabajadores.....	Pág. 38
VI.	Conclusión.....	Pág. 39
4.	LAS PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL.....	Pág. 40
I.	Concepto y regulación general.....	Pág. 40
II.	Situación en España de los extranjeros solicitantes de las prestaciones de Seguridad Social.....	Pág. 41
III.	Prestaciones de Seguridad Social de los extranjeros irregulares.....	Pág. 42
IV.	Prestación familiar por hijos menores de edad.....	Pág. 44
V.	Prestación por desempleo.....	Pág. 44
VI.	Prestaciones de la Seguridad Social y condición de refugiado.....	Pág. 45

4. LOS CONTRATOS MERCANTILES MARÍTIMOS.

1.	HECHOS Y OBJETO DE LA CUESTIÓN.....	Pág. 47
2.	CONCEPTO Y REGULACIÓN GENERAL.....	Pág. 47
I.	Concepto de contrato mercantil marítimo.....	Pág. 47
II.	Regulación general del contrato mercantil.....	Pág. 47
3.	EL BUQUE Y EL NAVIERO O EMPRESARIO MARÍTIMO.....	Pág. 49
I.	El buque.....	Pág. 49
II.	El naviero o empresario marítimo.....	Pág. 50
4.	LOS CONTRATOS MERCANTILES MARÍTIMOS.....	Pág. 51
I.	Introducción.....	Pág. 51
II.	El contrato de arrendamiento.....	Pág. 51
III.	El contrato de fletamento.....	Pág. 53
IV.	El contrato de transporte.....	Pág. 56
V.	El contrato de practicaaje.....	Pág. 59
VI.	El contrato de remolque.....	Pág. 61
VII.	El contrato de carga y descarga.....	Pág. 62
VIII.	El contrato de seguro.....	Pág. 63

5. LA RESPONSABILIDAD DEL SR. SILVESTRE-HOLMS EN SU CONDICIÓN DE ADMINISTRADOR DE LA EMPRESA CONSERVAS Y CONGELADOS SOUSA-HOLSTEIN, S. A.

1.	HECHOS Y OBJETO DE LA CUESTIÓN.....	Pág. 68
2.	COMPATIBILIDAD DE LOS CARGOS DE SENADOR DE LAS CORTES Y ADMINISTRADOR DE UNA SOCIEDAD DE CAPITAL.....	Pág. 68

3. EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL ADMINISTRADOR DE UNA SOCIEDAD DE CAPITAL.....	Pág. 70
I. Concepto y regulación de administrador.....	Pág. 70
II. La responsabilidad del administrador.....	Pág. 71
III. La responsabilidad de la persona jurídica.....	Pág. 73
IV. Conclusión.....	Pág. 74
4. PRERROGATIVAS PARLAMENTARIAS.....	Pág. 75
I. La inmunidad.....	Pág. 75
II. El aforamiento.....	Pág. 76
III. Conclusión.....	Pág. 77
ANEXO I. Contrato de embarco.....	Pág. 79
ANEXO II. Acta de liquidación.....	Pág. 83
ANEXO III. Solicitudes de prestaciones.....	Pág. 89
ANEXO IV. Contratos mercantiles marítimos.....	Pág. 102

INTRODUCCIÓN.

En el presente informe acerca de las cuestiones marítimas, fronterizas y de otra índole dentro del ámbito jurídico se presenta un supuesto de hecho en el cual un buque de pabellón español llamado “Pobre Mitrofán”, el cual procede de Mauritania con un cargamento de la empresa Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S.A. Este buque es interceptado por la Guardia Civil a 50 millas de la costa española, y cuando ello ocurre se encuentran en su interior 2.000 cajetillas de tabaco y tripulantes de distintas nacionalidades. Concretamente, hay seis nacionales de España, cuatro de Dinamarca, cuatro de Burkina Faso, dos de Perú y dos de Filipinas. Tan sólo los ciudadanos españoles y daneses están documentados y ninguno de ellos tiene contrato de trabajo.

A continuación, los nacionales españoles son conducidos ante la autoridad judicial y los extranjeros son entregados a la policía. En este momento, los extranjeros solicitan asilo en España como víctimas de una trama de tráfico ilícito de inmigrantes, añadiendo además los nacionales de Burkina Faso que son una familia compuesta por los progenitores casados, la Sr. Amina y el Sr. Thomas, que huyen con sus hijas, Laina y Alima, debido a que en su país de origen se practica la mutilación genital femenina y temen que sus hijas sean sometidas a esta práctica. Asimismo, los progenitores solicitan prestación por hijos menores a cargo y prestación por desempleo.

Sin embargo, el capitán del buque, el español Sr. Gutiérrez, declara que todos ellos son parte de la dotación del buque con diversas funciones a bordo, ante lo cual la Inspección de Trabajo y Seguridad Social levanta un acta por infracciones laborales.

Por último, el juez instructor del caso manda detener al administrador de la empresa Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S.A. quien es también Senador de las Cortes Generales del Reino de España.

Una vez recopilados los datos obrantes en el caso, el informe indica que han de resolverse una serie de cuestiones jurídicas que figuran en el mismo. En primer lugar, habrá de emitirse informe acerca de la actuación de las autoridades españolas en relación con el buque, la carga y los tripulantes. En segundo lugar, se solicita que se enjuicie si los extranjeros solicitantes de asilo tienen o no derecho a al estatus de refugiados. En tercer lugar, habrá que resolver acerca de la solicitud de prestaciones por hijo menor a cargo y de desempleo formuladas por los progenitores nacionales de Burkina Faso, así como acerca del acta de infracciones laborales que levanta la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. En cuarto lugar, se solicita una relación de los distintos contratos de carácter mercantil presentes en el supuesto. En quinto y último lugar, habrá de examinarse la cuestión relativa a la responsabilidad del administrador de la empresa Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S.A. y las especialidades que se pudiesen derivar al ser Senador de las Cortes.

1. ACTUACIÓN DE LAS AUTORIDADES ESPAÑOLAS EN RELACIÓN CON EL BUQUE, SU CARGA Y SUS TRIPULANTES.

1. HECHOS Y OBJETO DE LA CUESTIÓN.

El buque “Pobre Mitrofán” fue interceptado el 30 de diciembre el 2013 a 50 millas de la costa gallega ante la sospecha de que realizaba actividades de contrabando. Tenía un cargamento de la empresa Conservas y Congelados Sous-Holstein, S.A. y 2000 cajetillas de tabaco. La Guardia Civil llevó a cabo la operación, y detuvo a toda la tripulación, poniendo a disposición judicial a los nacionales españoles y entregando a la policía a los extranjeros.

Es necesario enjuiciar la legalidad de la actuación de las autoridades españolas con relación a estos hechos.

2. SITUACIÓN DEL BUQUE EN LAS AGUAS.

I. Concepto de frontera.

Para comenzar con el análisis, hay que partir de la delimitación del espacio marítimo en España. Las fronteras de un Estado son definidas en el Derecho Internacional como la línea que marca el límite exterior del territorio de un Estado y dentro del cual ejerce su soberanía con exclusión de otros¹. Tradicionalmente se concebían las fronteras como la delimitación y la demarcación del espacio terrestre, pero actualmente engloba también el espacio aéreo y el espacio marítimo.

II. Zonas del mar.

Con respecto al espacio marítimo, está en vigor en España desde el 14 de febrero de 1997 la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, realizada en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982 (en adelante, CNUDM), fruto de la III Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, por la que el territorio de los Estados se proyecta sobre el espacio marítimo.

La estructura del espacio marítimo español se compone por las aguas nacionales y las aguas internacionales. Partiendo de las líneas de base, dentro de las primeras se encuentran las aguas interiores y el mar territorial; y dentro de las segundas, la Zona Contigua, la Zona Económica Exclusiva, la Plataforma Continental y, por último, alta mar.

Las líneas de base son utilizadas como punto de partida para delimitar la anchura de cada una de las demás zonas, pudiendo considerarse a tales efectos tanto aquellas definidas por la línea de bajamar a lo largo de la costa (líneas de base normal del art. 5 de la CNUDM) como por puntos unidos de la costa cuando hay aberturas o escotaduras (líneas de base rectas del art. 7 de

¹ LÓPEZ MARTÍN, A. G., *Diccionario Crítico de Ciencias Sociales*. Ed. Plaza & Valdés, Madrid y México 2007, disponible *online* en la página web <http://eprints.ucm.es/6997> (última visita el 9/6/14).

la CNUDM)². Una vez trazadas las líneas de base, se consideran aguas interiores aquellas que están situadas en el interior de las líneas de base, junto con los ríos, lagos y aguas continentales (art. 8 de la CNUDM y art. 8.1 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en adelante TRLPEMM)³. Se caracterizan porque son consideradas parte del dominio público marítimo y el Estado tiene plena soberanía en ellas al formar parte de su territorio. Por otro lado, el mar territorial es “*la columna de agua, el lecho, el subsuelo y los recursos de ese mar, así como al espacio aéreo suprayacente*” (art. 2 de la CNUDM y art. 1 de la Ley 10/1977 sobre mar territorial) que se extiende 12 millas contadas desde la línea de base (art. 1 de la CNUDM y art. 8.1 del TRLPEMM)⁴. Lo más relevante acerca del mar territorial es que el Estado ribereño también ejerce en él su soberanía de forma plena, aunque no onnipotente ya que existe el derecho de paso inocente de buques extranjeros⁵.

En cuanto a las aguas internacionales, nos encontramos con una serie de espacios adyacentes que constituyen zonas marítimas de transición entre las aguas en las que un Estado tiene soberanía y alta mar en sentido estricto. La Zona Contigua se extiende hasta un máximo de 24 millas desde las líneas de base y, aunque el Estado no es soberano, tiene competencias en materia de infracciones fiscales, aduaneras, de inmigración y sanitarias que se cometan en su territorio o en su mar territorial (art. 33 de la CNUDM y art. 8.1 del TRLPEMM)⁶. La Zona Económica Exclusiva se extiende hasta las 200 millas desde las líneas de base (se superpone con la Zona Contigua), donde el Estado ribereño tiene derechos sobre la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales, vivos y minerales, de las aguas subyacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar y jurisdicción sobre el establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras, la investigación científica marina y la protección y preservación del medio marino (arts. 56 y 57 de la CNUDM y art. 8.1 del TRLPEMM)⁷. Existe un régimen de libertad para la navegación o el sobrevuelo, atendiendo a las disposiciones de la Convención. La Plataforma Continental, por su parte, comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas más allá del mar territorial, delimitado bien por el borde exterior del margen continental o bien por una distancia de 200 millas contadas desde las líneas de base si no llegare dicho borde a esa distancia⁸. Su particularidad reside en que el Estado ribereño puede llevar a cabo actividades de exploración y de explotación de recursos minerales y vivos en dicha zona (arts. 76 y 77 de la CNUDM), con libertad en las aguas suprayacentes y en el espacio aéreo situado sobre tales aguas para la navegación y otros derechos y libertades previstos en la Convención (art. 78 de la CNUDM). Finalmente, alta mar es aquel espacio marítimo en el que ningún Estado ejerce su soberanía y se rige por el principio de libertad de

² Su trazado, que se proyecta a 12 millas a efectos de pesca, está recogido en la Ley 20/1967, de 8 de abril, sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas; y su correspondiente desarrollo en el Real Decreto 2510/1977, de 5 de agosto, sobre trazado de líneas de base recta.

³ Se rigen por la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

⁴ Su regulación se encuentra en la Parte II de la CNUDM y en la Ley 10/1997, de 4 de enero, sobre Mar Territorial.

⁵ Regulado en la Sección Tercera de la Parte II de la CNUDM.

⁶ Se fija en el TRLPEMM y su regulación se encuentra en la Parte II de la CNUDM.

⁷ Se determina en el art. 8.1 en la Disposición Adicional Segunda del TRLPEMM y su régimen jurídico específico se recoge en la Ley 15/1978, de 20 de febrero, sobre zona económica exclusiva (para el Océano Atlántico y el Mar Cantábrico) y el Real Decreto 1315/1997, de 1 de agosto, para el Mar Mediterráneo, así como en la Parte IV de la CNUDM.

⁸ Regulada en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas y en la Parte VI de la CNUDM.

navegación, de sobrevuelo, de construcción, de investigación científica, de pesca, etc. (arts. 86 y 87 de la CNUDM)⁹.

III. Conclusión.

El buque “Pequeño Mitrofán” se encuentra a 50 millas de la costa gallega, por lo tanto, situado en el espacio marítimo adyacente denominado Zona Económica Exclusiva.

3. JURISDICCIÓN A LA QUE SE SOMETE EL BUQUE.

Una vez situado el buque, es de suma importancia destacar que tiene pabellón español. Según el art. 91 de la CNUDM, *“cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar”*. Para el caso de los buques con pabellón español, han de estar inscritos en el Registro Marítimo de Buques y Empresas Navieras mediante su matriculación en un domicilio (puerto) concreto para que les sea concedida la nacionalidad española. Esta materia está regulada por el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, de Buques, Abanderamiento, Matriculación y Registro Marítimo.

La jurisdicción a la que se hallan sometidos los buques está directamente relacionada con su Estado de pabellón, tal y como indica el art. 92 de la CNUDM que dispone que la condición jurídica de los buques que naveguen bajo el pabellón de un solo Estado, estarán sometidos a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado en alta mar. A pesar de que el “Pobre Mitrofán” no se encuentra en alta mar sino en la Zona Económica Exclusiva, el art. 58 de la CNUDM contempla, en lo que aquí resulta de interés, la aplicación del articulado concerniente a alta mar a la Zona Económica Exclusiva, siempre y cuando no sea incompatible con su concepto. En este orden de ideas debe tenerse presente que el art. 23.1 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial señala que *“en el orden penal corresponderá a la jurisdicción española el conocimiento de las causas por delitos y faltas cometidos en territorio español o cometidos a bordo de buques o aeronaves españoles, sin perjuicio de lo previsto en los tratados internacionales en los que España sea parte.”*

Así las cosas, a la luz de los preceptos expuestos, se concluye que el buque “Pobre Mitrofán” está sometido a la jurisdicción española.

4. AUTORIDADES COMPETENTES.

Partiendo de la condición anteriormente apuntada, es necesario abordar el examen de las distintas autoridades españolas con competencias en el medio marítimo, y que son las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, es decir, la Policía Nacional y la Guardia Civil, el Servicio de Vigilancia Aduanera y la Marina Mercante.

⁹ Regulado en la Parte VII de la CNUDM.

I. Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

En primer lugar, la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (en adelante, LO 2/1986) determina en su art. 9 que dichas Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado están conformadas por el Cuerpo Nacional de Policía y la Guardia Civil. El art. 11.1 de la LO 2/1986 les atribuye una serie de funciones; entre las que ahora interesan, las de “*velar por el cumplimiento de las Leyes y disposiciones generales*”, “*prevenir la comisión de actos delictivos*”, “*investigar los delitos para descubrir y detener a los presuntos culpables, asegurar los instrumentos, efectos y pruebas del delito, poniéndolos a disposición del Juez o Tribunal competente, y elaborar los informes técnicos y periciales procedentes*”. Además, en la citada Ley se realiza una distribución competencial entre la Policía Nacional y la Guardia Civil, según la cual le corresponde a la Policía Nacional materias como “*el control de entrada y salida del territorio nacional de españoles y extranjeros*” y “*las previstas en la legislación sobre extranjería, refugio y asilo, extradición, expulsión, emigración e inmigración*” (art. 12.1.A de la LO 2/1986); mientras que será competencia de la Guardia Civil “*el resguardo fiscal del Estado y las actuaciones encaminadas a evitar y perseguir el contrabando*” así como “*la custodia de vías de comunicación terrestre, costas, fronteras, puertos, aeropuertos y centros e instalaciones que por su interés lo requieran*” (art. 12.1.B de la LO 2/1986).

Por lo tanto, por un lado se aprecia cómo la Policía Nacional cuenta con un ámbito competencial que atañe a algunos de los elementos del caso. Principalmente, ha de encargarse de la tripulación del “Pobre Mitrofán”, y de forma más concreta, de los extranjeros a bordo del mismo. Subsidiariamente, podría participar en labores de captación, recepción, tratamiento y desarrollo de la información de interés, por ejemplo, a la hora de averiguar que el buque tenía un cargamento de cajetillas de tabaco; o de investigación, persecución, identificación, analítica, investigación técnica y elaboración de los informes periciales y documentales pertinentes para el caso¹⁰.

Por otro lado, la Guardia Civil cuenta con el Servicio Marítimo, dependiente de la Jefatura Fiscal y de Fronteras, encargado de ejercer las funciones que tengan encomendadas en el espacio marítimo y centradas principalmente en la vigilancia, la lucha contra el contrabando y la inmigración irregular. Además de su ámbito competencial, la LO 2/1986 apunta en su Disposición Adicional Tercera que se determinará la extensión del mar territorial sobre el que la Guardia Civil desarrollará sus competencias. A propósito de este mandato se aprueba el Real Decreto 246/1991, de 22 de febrero, por el que se regula el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, que indica en su art. 1 que ejercerá las funciones que le atribuye la LO 2/1986 en las aguas marítimas españolas hasta el límite exterior del mar territorial determinado en la legislación y, excepcionalmente, fuera del mar territorial de acuerdo con lo que establecido en los Tratados Internacionales. Por lo tanto, podemos concluir que la Guardia Civil puede desempeñar sus

¹⁰ Conforme al art. 3 del Real Decreto 400/2012, de 17 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, la Dirección Adjunta Operativa en conjunción con el Director General de la Policía y la Guardia Civil, dirige, coordina y supervisa, en primer lugar, la Comisaría General de Extranjería y Fronteras, cuya misión se centra en el régimen policial de extranjería, refugio y asilo e inmigración (control de entrada y salida del territorio nacional, expedición de documentos investigación y persecución de redes de inmigración ilegal, etc.); en segundo lugar, la Comisaría General de Información, orientada a la captación, recepción, tratamiento y desarrollo de la información de interés para el orden y la seguridad pública; y en tercer lugar, a la Comisaría General de la Policía Judicial y a la Comisaría General de la Policía Científica para la persecución de las infracciones y delitos.

funciones en las aguas interiores españolas, con todo tipo de intervenciones sobre embarcaciones españolas, extranjeras o sin pabellón; en el mar territorial, respetando la institución del derecho de paso inocente; y en aguas internacionales con las siguientes salvedades: si actúa sobre embarcaciones españolas, puede efectuar todo tipo de intervenciones por estar éstas sometidas a la jurisdicción de nuestro país, y si lo hace sobre embarcaciones extranjeras o sin pabellón, sólo podrá intervenir en el caso de que hubiesen cometido alguna infracción de las leyes y reglamentos españoles en las aguas interiores o en el mar territorial del Estado español.

La actuación de la Guardia Civil en el caso se circunscribe al momento de interceptar al buque y detener a su tripulación para ponerlos a disposición del Juez y de la Policía Nacional. Como ya se ha apuntado, entra dentro de sus funciones relativas al contrabando y a la custodia de las fronteras y las costas a través del Servicio Marítimo en dos direcciones: por un lado, desde el punto de vista judicial, ha de trabajar para la prevención y averiguación de delitos, primeras diligencias e informes; y en segundo lugar, desde un punto de vista fiscal, se encarga del resguardo fiscal del Estado y de las actuaciones encomendadas a evitar y perseguir el contrabando¹¹.

II. Servicio de Vigilancia Aduanera.

En segundo lugar, el Real Decreto 319/1982, de 12 de febrero, por el que se reestructura y se denomina el Servicio de Vigilancia Aduanera regula el Servicio de Vigilancia Aduanera dependiente de la Agencia Tributaria (concretamente, del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales). Es un organismo de carácter policial, colaborador de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y que desarrolla su actividad en la lucha contra el contrabando, el blanqueo de capitales y el fraude fiscal¹².

Sus funciones vienen determinadas por el art. 2 del Real Decreto 319/1982, incluyendo el *“descubrimiento, persecución y represión en todo el territorio nacional, aguas jurisdiccionales y espacio aéreo español de los actos e infracciones de contrabando”* así como el ejercicio de *“las funciones que le son propias de vigilancia marítima, aérea y terrestre encaminada a dicho fin”*. Dicha vigilancia marítima se desarrollará conforme a lo establecido en el Decreto 1002/1961, de 22 de junio, sobre vigilancia marítima, que precisa en su art. 2 que *“podrán a cualquier hora del*

¹¹ Según el art. 4 del Real Decreto 400/2012, la Dirección Adjunta Operativa de la Guardia Civil de acuerdo con las directrices emanadas del Director General de la Policía y la Guardia Civil, la Jefatura Fiscal y de Fronteras, ha de proceder a organizar y gestionar las actuaciones encaminadas a evitar y perseguir el contrabando, el narcotráfico y demás tráficos ilícitos en el ámbito de las funciones encomendadas a la Guardia Civil por la normativa vigente, así como la custodia y vigilancia de las costas, fronteras, puertos, aeropuertos y mar territorial y, en este ámbito, el control de la inmigración irregular.

¹² La Consulta 2/1999 de la Fiscalía General del Estado sobre el carácter del Servicio de Vigilancia Aduanera como Policía Judicial motivó el pronunciamiento del Pleno no jurisdiccional de la Sala Segunda del Tribunal Supremo fechado el 14 de noviembre del 2003 acerca de esta cuestión, aclarando que “Primero: en art. 238 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal no se encuentra derogado, si bien debe ser actualizado en su interpretación. Segundo: el Servicio de Vigilancia Aduanera no constituye policía Judicial en sentido estricto, pero sí en sentido genérico del art. 238.1 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, que sigue vigente conforme establece la Disposición Adicional Primera de la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, sobre represión del contrabando. En el ámbito de los delitos contemplados en el mismo, tiene encomendadas funciones propias de Policía Judicial, que debe ejercer en coordinación con otros cuerpos policiales y bajo la dependencia de los Jueces de Instrucción y del Ministerio Fiscal. Tercero: las actuaciones realizadas por el Servicio de Vigilancia Aduanera en el referido ámbito de competencia son procesalmente válidas”.

día o de la noche detener, registrar y aprehender a los buques españoles y también extranjeros sospechosos de conducir contrabando que naveguen por las aguas fiscales españolas. [...]En relación con los buques españoles, la persecución podría efectuarse en cualquier caso y circunstancia. En ambos casos, la persecución deberá cesar al entrar el buque perseguido en aguas territoriales de otra potencia”.

Por lo tanto, el Servicio de Vigilancia Aduanera podría tener competencia en el presente caso en materia de contrabando, a la hora de obtener información, efectuar vigilancias y controles e investigar.

III. Marina Mercante.

En tercer lugar, el TRLPEMM establece que la Dirección General de la Marina Mercante es el órgano competente para la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española¹³.

Sus funciones no están orientadas a las actividades descritas en el supuesto.

IV. Conclusión.

Tras el análisis de los distintos organismos podemos determinar que, en el presente caso, podrían ostentar competencias la Policía Nacional, la Guardia Civil y el Servicio de Vigilancia Aduanera. A propósito de esto, la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de represión del contrabando ha aclarado en su Disposición Adicional Primera, acerca de la organización funcional, que *“las autoridades, los funcionarios y fuerzas a quienes está encomendada la persecución y el descubrimiento del contrabando continuarán desempeñando sus cometidos, con los derechos y facultades que, para la investigación, persecución y represión de estas conductas, han venido ostentando desde su creación. El Servicio de Vigilancia Aduanera, en la investigación, persecución y represión de los delitos de contrabando, actuará en coordinación con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y tendrá, a todos los efectos legales, carácter colaborador de los mismos”*. Lo más frecuente es que los distintos organismos anteriormente explicados colaboren mutuamente en actividades contra el contrabando.

La actuación descrita de la Guardia Civil está encuadrada dentro de las funciones que tiene atribuidas, tanto por la jurisdicción como por sus competencias.

5. CALIFICACIÓN JURÍDICA DE LA CONDUCTA.

A continuación, es necesario detenerse en la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de represión del contrabando, modificada por la Ley Orgánica 6/2011, de 30 de junio (en adelante, LO 12/1995). Las aduanas de un estado son fundamentales tanto para el control de mercancías como para la recaudación de impuestos y aranceles, y esta Ley viene a regular la conducta que pretende eludir estos tributos y controles y que se conoce con el nombre de contrabando.

¹³ Concretamente, al art. 9 del Real Decreto 1476/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, determina sus competencias.

Las acciones que dan lugar al contrabando se encuentran tipificadas en el art. 2.1 y 2.2 de la LO 12/1995¹⁴. Para el caso concreto del tabaco, estas actuaciones tendrán la consideración de delito cuando el valor del incautado material “*sea igual o superior a 15.000 euros*” (art. 2.3.b de la LO 12/1995)¹⁵; y tendrán la consideración de infracción administrativa cuando el valor de las labores de tabaco sea inferior a 15.000 euros (art. 11.1 de la LO 12/1995)¹⁶, que, a su vez, puede constituir una infracción leve, grave o muy grave dependiendo del valor del género incautado. En el caso del tabaco, se considerará falta leve si tiene una valoración inferior a 1.000 euros, grave si su valoración se encuentra entre 1.000 euros y 12.000 euros; y muy grave si es superior a 12.000 euros. Las posibles sanciones para esta infracción administrativa están determinadas en el art. 12 de la LO 12/1995.

El procedimiento a seguir con respecto a la carga incautada en situación de contrabando se contempla en los artículos siguientes y será objeto de un análisis posterior.

Por lo tanto, la conducta descrita en el caso podría incardinarse tanto en el delito de contrabando como en la infracción administrativa de contrabando, dependiendo del resultado de la valoración de las 2.000 cajetillas de tabaco incautadas. Esta valoración se hará según lo establecido por el art. 10 de la LO 12/1995, que indica que tratándose de un género que se ve afectado por una política oficial de precios fijada por Resolución de la Presidencia del Comisionado para el Mercado de Tabacos, dicho precio se tomará en la fecha de realización del

¹⁴ Tales acciones comprenden la importación o exportación mercancías de lícito comercio sin presentarlas para su despacho en aduanas, así como la ocultación o sustracción de mercancías a la acción de la Administración aduanera; la realización de operaciones de comercio, tenencia o circulación de mercancías no comunitarias de lícito comercio sin cumplir los requisitos legalmente establecidos para acreditar su lícita importación, incluyendo el incumplimiento de cualquiera de los preceptos del Reglamento (CE) n.º 450/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2008, por el que se establece el Código Aduanero Comunitario (Código Aduanero Modernizado), y sus disposiciones de aplicación, así como en el Convenio TIR de 14 de noviembre de 1975; la importación o exportación de mercancías sujetas a medida de política comercial sin cumplir las disposiciones vigentes aplicables o sujeta a una previa autorización administrativa; el alijo o transbordo de un buque cualquier mercancía de manera clandestina; la exportación de bienes que integren el Patrimonio Histórico Español sin autorización de la Administración u obtenida de manera fraudulenta; la realización de operaciones de importación, exportación, comercio, tenencia, circulación de mercancías prohibidas o especímenes de la fauna y flora silvestres y sus partes y productos, de especies recogidas en el Convenio de Washington, de 3 de marzo de 1973, o en el Reglamento (CE) n.º 338/1997 del Consejo, de 9 de diciembre de 1996, sin cumplir los requisitos legalmente establecidos; la importación o exportación sin control de material de defensa, de otro material o de productos y tecnologías de doble uso, determinados productos que pueden utilizarse para aplicar la pena de muerte o infligir tortura u otros tratos o penas crueles, inhumanos o degradantes o precursores de drogas; y, por último que obtengan de modo fraudulento el levante definido de conformidad con lo establecido en el artículo 123 del Reglamento (CE) n.º 450/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2008. Los arts. 3 y 4 de la LO 12/1995 se determina, respectivamente, las penas (incluyendo una referencia específica a la comisión del mismo por parte de una persona jurídica) y la responsabilidad civil que se derive de dicho delito.

¹⁵ En todo aquello no tipificado en la LO 12/1995 se acudirá al Código Penal, que precisamente remite en su art. 9 a leyes especiales como la presente para la tipificación de otros delitos que no contemple.

¹⁶ Su desarrollo se lleva a cabo a través del Real Decreto 1649/1998, de 24 de julio, por el que se desarrolla el Título II de la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de represión del contrabando, relativo a las infracciones administrativas de contrabando y de la Resolución de 10 de febrero de 1999 de la Presidencia de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, sobre competencia territorial en el procedimiento sancionador por infracciones administrativas de contrabando. Supletoriamente se aplican también la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria y la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

ilícito, de su descubrimiento o de la aprehensión de la mercancía. La carencia de datos acerca del tipo de tabaco o su marca comercial para proceder a su correcta valoración conduce a considerar ambas opciones, esto es, que su valoración sea tanto superior como inferior a 15.000 euros.

En conclusión y como ya se ha apuntado, para el caso de que su valoración sea superior a 15.000 euros habría un delito de contrabando y si la valoración del género no alcanza los 15.000 euros se incurrirá en infracción administrativa de contrabando, que alcanzaría la graduación que le correspondiera según dicha valoración.

6. ANÁLISIS DE LA ACTUACIÓN DE LA GUARDIA CIVIL CON RESPECTO DEL BUQUE, DE LA CARGA Y DE LOS TRIPULANTES.

Situado el buque en la Zona Económica Exclusiva, abordada la importancia que tiene su pabellón para otorgar la jurisdicción al Estado español y para que la Guardia Civil pueda desarrollar legalmente desde el punto de vista competencial la labor que se describe en el caso, y delimitado el marco legal del contrabando, a continuación se analizará la concreta actuación de la Guardia Civil con relación a la interceptación del buque “Pobre Mitrofán”, su carga y sus tripulantes.

El presente caso describe cómo la Guardia Civil intercepta el buque ante la sospecha de que realiza actividades de contrabando. En primer lugar y en relación con el buque, lo inspecciona. En segundo lugar y en relación con la carga, incauta las 2.000 cajetillas de tabaco. Y en tercer y último lugar, en relación con la tripulación, la detiene y pone a disposición judicial al nacional español y entrega a la policía a los cuatro nacionales de Dinamarca, a los cuatro nacionales de Burkina Faso, a los dos nacionales de Perú y a los dos nacionales de Filipinas.

I. El buque.

La entrada y registro puede definirse como la medida de investigación, restrictiva o limitativa de derechos fundamentales, que consiste en la entrada en un lugar cerrado con la finalidad de proceder al descubrimiento de efectos o instrumentos del delito o la localización del propio delincuente¹⁷. Es objeto de regulación en los arts. 545 a 572 del Real Decreto de 14 de septiembre de 1882, aprobatorio de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (LECrim, en adelante).

Los buques nacionales mercantes son considerados domicilio a efectos de la entrada y registro según el art. 554 de la LECrim. Con todo, es necesario detenerse en determinar si se considera todo el buque como domicilio y, por lo tanto, merecedor de una protección especial, o si sólo le otorga esta cualidad a las dependencias del mismo destinadas a vivienda. Lo habitual en buques del tipo del “Pobre Mitrofán”, adecuados para recorrer largas distancias y con un número considerable de tripulantes, es que tenga espacios reservados para vivienda (como por ejemplo, los camarotes).

¹⁷ PÉREZ-CRUZ MARTÍN, FERREIRO BAAMONDE, PIÑOL RODRÍGUEZ y SEOANE SPIEGELBERG, *Derecho Procesal Penal*, Ed. Thomson Reuters, Civitas, Pamplona 2009, pág. 278.

El Tribunal Supremo se ha pronunciado acerca de esta cuestión en la Sentencia nº 2292/2001, de 29 de noviembre, declarando acerca del concepto de domicilio que “es considerado como el espacio cerrado donde una persona desarrolla su vida privada. Constitucionalmente el concepto de domicilio aparece asociado al de privacidad, de manera que la vulneración del derecho fundamental a la inviolabilidad del domicilio se concreta a la entrada ilícita e ilegítima en los ámbitos de privacidad de una persona en los espacios que acota para su desarrollo. El que el art. 554 de la Ley Procesal establezca la consideración de domicilio a los buques mercantes nacionales no atrae sobre todo el buque la protección constitucional derivada de la inviolabilidad del domicilio sino exclusivamente a aquellos apartados del buque donde pueda ser desarrollada la vida privada de una persona. En este sentido, Sentencias de esta Sala, con la de 3 de febrero de 1997, excluyen la necesidad de autorización judicial previa al registro efectuado sobre la bodega de un buque -por no constituir domicilio de una persona (en el mismo sentido, la STS 1108/1999, de 6 de septiembre)”.

De igual forma, la Sentencia del Tribunal Supremo nº 624/2002, de 10 de abril, afirma que “una embarcación puede constituir la morada de una o varias personas cuando la utilicen como reducto de su vida privada, pues sin duda en ocasiones están construidas de forma que algunas de sus dependencias, como los camarotes, resultan aptas para que en las mismas se desarrollen conductas o actividades propias de áreas de privacidad, pero resulta dificultoso extender el concepto de domicilio en todo caso a otras zonas de aquélla. Nada impide, sino más bien lo contrario según la experiencia, que determinadas zonas del barco se destinen específicamente a otros fines distintos de los propios del domicilio, como puede ocurrir con la cubierta, utilizada en las maniobras náuticas o como lugar de esparcimiento, o las bodegas, utilizadas exclusivamente para la carga, o la zona de máquinas, y en estos casos no se puede extender indiscriminadamente a estas zonas del barco la misma protección que la Constitución otorga al domicilio, pues no pueden entenderse aptas con carácter general para la vida privada. Como se reconoce en la STS núm. 1200/1998, de 9 de octubre, en el barco existen áreas propias y reservadas al ejercicio de la intimidad personal, que son precisamente las únicas protegidas por el derecho fundamental consagrado en el art. 18.2 de la Constitución. Las demás zonas de la embarcación, destinadas a otras finalidades, no gozan de la protección que la Constitución dispensa al domicilio, aunque se trate de lugares respecto de los cuales su titular pueda excluir válidamente la presencia de terceros”.

Y más recientemente, en relación con la idea de que no todo el buque es domicilio, la Sentencia del Tribunal Supremo nº 151/2006, de 20 de febrero, apunta que “las embarcaciones no constituyen domicilio a estos efectos constitucionales, salvo en aquellas partes destinadas específicamente a los camarotes, dormitorios de las tripulación o pasajeros, u otros lugares reservados para una persona o grupo de personas”.

Por lo tanto, la noción de domicilio se rige por un concepto finalista atendiendo a la finalidad concreta o el uso específico que se le dé a la nave¹⁸. Esta cuestión conlleva la delimitación de distintos espacios dentro del buque. Por un lado, la entrada y registro en las dependencias del buque consideradas como domicilio podrán efectuarse en tres supuestos:

¹⁸ Así lo apunta PULIDO BEGINES, J. L. “El Tribunal Supremo confirma su doctrina sobre la inviolabilidad del camarote”, disponible online en la dirección <http://www.thinktankjuridico.com/articulo.php?a=24> (última consulta realizada el 8/6/14).

cuando exista resolución judicial mediante auto motivado (art. 550 de la LECrim), cuando el titular que resida efectivamente en el domicilio consienta (art. 545 y 551 de la LECrim), y cuando exista delito flagrante (art. 553 de la LECrim). Y, por otro lado, la entrada y registro en el resto del buque que carezca de esa calificación no presenta problemática alguna desde el punto de vista constitucional.

La Guardia Civil tendrá la potestad para llevar a cabo la entrada y registro en los espacios del buque no considerados domicilio; bien porque sea una actuación a desarrollar en el marco de una investigación en la que exista autorización del juez, bien porque haya teniendo conocimiento de un delito, bien porque haya sido requerida para actuar por un tercero o, incluso, con fundamento en una inspección rutinaria. Si la entrada y registro se lleva a cabo sin previa autorización, harán partícipes a la Autoridad judicial o al Ministerio Fiscal, según corresponda, una vez que las hubieran terminado.

El art. 126 de la Constitución Española (en adelante, CE) dispone que “*la policía judicial depende de los Jueces, de los Tribunales y del Ministerio Fiscal en sus funciones de averiguación del delito y descubrimiento y aseguramiento del delincuente, en los términos que la ley establezca*”; y el art. 547 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial (en adelante, LOPIJ) establece que “*la función de la Policía Judicial comprende el auxilio a los juzgados y tribunales y al Ministerio Fiscal en la averiguación de los delitos y en el descubrimiento y aseguramiento de los delincuentes. Esta función competirá, cuando fueren requeridos para prestarla, a todos los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, tanto si dependen del Gobierno central como de las comunidades autónomas o de los entes locales, dentro del ámbito de sus respectivas competencias*”. La Guardia Civil, catalogada expresamente como policía judicial por el art. 7 del Real Decreto 769/1987, de 19 de junio, sobre regulación de la Policía Judicial, puede desarrollar diligencias de investigación con carácter previo a la apertura de la correspondiente actuación judicial (art. 20 del mismo texto legal) con la finalidad de averiguación de delitos, su comprobación o descubrimiento y la recogida de efectos, instrumentos y pruebas.

Normalmente la Guardia Civil comenzará la operación mediante el abordaje del buque del que se tienen sospechas que está realizando actividades de contrabando. Nada se dice en el caso acerca de las circunstancias concretas de lo que ocurrió con el “Pobre Mitrofán”, por lo que lo habitual será que se lleve a cabo una inspección meramente ocular con el fin de comprobar la realidad de la conducta e identificar a los autores y, una vez el barco es conducido a puerto español, se realiza la diligencia del registro¹⁹. Finalmente se redactará un acta de inspección.

II. La carga.

En cuanto a la carga, la LO 12/1995 contempla el comiso en su art. 5, concretamente de “*las mercancías que constituyan el objeto del delito*” y de “*los medios de transporte con los que se lleve a efecto la comisión del delito, salvo que pertenezcan a un tercero que no haya tenido participación en aquél y el Juez o el Tribunal competente estime que dicha pena accesorio*

¹⁹ La diligencia de inspección ocular está regulada en el art. 282 de la LECrim, en los artículos 443 a 446 de la LOPIJ, en el artículo 11.1.g) de la LO 2/1986 de FCS y en el Real Decreto 769/87, de 19 de junio, de regulación de la Policía Judicial.

resulta desproporcionada en atención al valor del medio de transporte objeto del comiso y al importe de las mercancías objeto del contrabando”.

El art. 127 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (en adelante, CP) prevé con carácter general para todo tipo de delitos o faltas dolosos la pérdida de los efectos, los bienes, los medios y los instrumentos con que se hayan preparado o ejecutado dichos delitos o faltas, siendo decomisados. El comiso es una consecuencia accesoria del delito basada en el principio de proporcionalidad, debido a la peligrosidad objetiva de los efectos e instrumentos, al enriquecimiento injusto o al mantenimiento de una situación patrimonial ilícita con respecto a las ganancias.

El mismo artículo 127 del CP también indica qué objetos son decomisables. En primer lugar, los efectos del delito o falta, es decir, los objetos que hayan sido producidos por dicha acción delictiva. Pese a que normalmente se excluyen las cosas que constituyen el objeto del delito, el caso del contrabando al igual que el del narcotráfico, representan la excepción. Se encuadra aquí el tabaco. En segundo lugar, son decomisables los bienes medios o instrumentos con que se haya preparado o ejecutado el delito o falta, necesitándose de una relación preordenada de medio a fin y la idoneidad del instrumento para la ejecución. Podrían encuadrarse en este supuesto el buque. En tercer lugar, las ganancias provenientes de la conducta tipificada, admitiéndose incluso el comiso de segundo grado o sustitutivo del valor equivalente de otros bienes que pertenezcan a los responsables (art. 127.3 del CP)²⁰.

Con respecto al destino de los bienes decomisados, el art. 127.5 del CP determina que los de lícito comercio serán vendidos (y destinado el producto a cubrir la responsabilidad civil del penado) y los que no son de lícito comercio se destinarán según su correspondiente reglamento o se inutilizarán. En este sentido, debe tenerse presente que el tabaco tiene la consideración de monopolio del Estado²¹. Por lo tanto, resulta de aplicación el art. 9 de la Ley 12/1995, conforme al cual *“1. Cuando las mercancías aprehendidas sean de las comprendidas en los monopolios públicos, la autoridad judicial a cuya disposición se hayan colocado procederá en la forma que indiquen las disposiciones reguladoras de dichos monopolios. 2. La autoridad judicial podrá autorizar la realización de actos de disposición por parte de las compañías gestoras de los monopolios respecto a las mercancías o géneros que hayan sido aprehendidos a reserva de la pertinente indemnización, si hubiese lugar a ella, según el contenido de la sentencia firme.”*

²⁰ Si el objeto a decomisar pertenece a un tercero de buena fe, no podrá llevarse a cabo esta medida, cuestión que es objeto de análisis por FARALDO CABANA, P., “La regulación del comiso en España. Especial referencia a los comisos específicos en los delitos de tráfico de drogas, blanqueo de bienes y contrabando”, *Revista Peruana de Ciencias Penales* núm. 20, 2008, págs. 139 a 186 y disponible *online* en la dirección web <http://www.ecrim.es/publications/2008/RegulacionComiso.pdf> (última consulta el 9/6/14).

²¹ El art. 23 del Real Decreto 1199/1999, de 9 de julio, por el que se desarrolla la Ley 13/1998, de 4 de mayo, de Ordenación del mercado de tabacos y normativa tributaria, y se regula el estatuto concesional de la red de expendedorías de tabaco y timbre señala que la venta al por menor de labores de tabaco en el territorio nacional, con la excepción de las islas Canarias, constituye un monopolio del Estado, de conformidad con lo dispuesto en el art. 4.1 de la Ley 13/1998, de 4 de mayo, que se ejerce bajo la dependencia del Comisionado para el Mercado de Tabacos y la superior autoridad del Secretario de Estado de Hacienda, a través de la Red de Expendedorías de Tabaco y Timbre.

El modo de proceder de la Guardia Civil se regirá por estas disposiciones, decomisando las cajetillas de tabaco de manera que deje constancia de la fecha, hora y lugar de incautación, una relación detallada de los efectos y su descripción, los agentes que la llevaron a cabo y su depósito en las dependencias habilitadas en Aduanas.

III. Los tripulantes.

Por último, en cuanto a la tripulación, la Guardia Civil procede a su detención ante la evidencia de indicios de criminalidad²². Se entiende por detención por funcionario público la detención llevada a cabo por dicho funcionario público mediante la privación, restricción o suspensión de la libertad ambulatoria de una persona realizada por una autoridad en el ejercicio de sus competencias²³. Afecta al bien jurídico de la libertad ambulatoria recogida en el art. 17.1 de la CE. La detención está conceptuada como una medida brevísima destinada a impedir ciertas situaciones o a posibilitar la adopción de otras medidas (cautelares o ejecutivas). Su regulación se encuentra en los arts. 489 a 501 de la LECrim.

La detención se caracteriza por tres notas fundamentales, que son su duración determinada, fijada en el art. 17.2 de la CE y en el art. 520 de la LECrim, y que en ningún caso puede sobre pasar las 72 horas; el derecho a la información acerca de los derechos que asisten al detenido; y el derecho a requerir procedimiento de *habeas corpus* en orden a subsanar la posible ilegalidad de la detención. La adopción de esta medida supone ajustarse a los principios de proporcionalidad y racionalidad debido al derecho fundamental al que afecta.

La actuación de la Guardia Civil en el presente caso puede encuadrarse como una detención preprocesal por razones de punibilidad²⁴; basada, por un lado, en sus competencias con respecto al contrabando, y por otro lado, en su calificación como policía judicial que la faculta para “*averiguación del delito y descubrimiento y aseguramiento del delincuente*” (art. 127 de la CE y art. 547 de la LOPJ). Para proceder a dicha detención, el art. 492.4 de la LECrim permite que el sujeto pasivo sea una persona no procesada considerada por los agentes como partícipe (autor, cómplice o encubridor) de un hecho delictivo con base en criterios razonables suficientes o sospechas racionalmente fundadas, sin obligación de que exista autorización judicial para proceder.

Una vez detenidos, se lleva a cabo la diligencia de identificación de los presuntos delincuentes (arts. 368 a 384 de la LECrim). El español y el danés presentan sus documentos de identidad, pero en el caso de los tripulantes de Perú, Filipinas y Burkina Faso, se encuentran indocumentadas, por lo que habrán de utilizarse cuantos medios resulten conducentes al objeto de su identificación según lo dispuesto por el art. 373 de la LECrim.

²² Está apoyada el art. 9 de la Declaración Universal de Derechos Humanos, el art. 9 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, el art. 5 del Convenio Europeo de Derechos Humanos, el art. 17 de la CE y los arts. 520 a 527 de la LECrim.

²³ HERRERO HERRERO, C., *La libertad ambulatoria y la legalidad de su privación*, Ed. Centro de Estudios Judiciales, Colección Cursos Vol. 13, Madrid 1994, pág. 17.

²⁴ Clasificación realizada por HERRERO HERRERO, C., *La libertad ambulatoria y la legalidad de su privación*, *op. cit.*, págs. 18 a 35.

Finalmente se les dará traslado a todos ellos, tal y como indica el caso, de tal forma que, el español será conducido ante el Juez para que regularice su situación, y los extranjeros ante la Policía Nacional, al tener entre sus funciones las concernientes a “*el control de entrada y salida del territorio nacional de españoles y extranjeros*” y “*las previstas en la legislación sobre extranjería, refugio y asilo, extradición, expulsión, emigración e inmigración*” (art. 12.1.A de la LO 2/1986).

2. El derecho de asilo.

1. HECHOS Y OBJETO DE LA CUESTIÓN.

A bordo del buque “Pobre Mitrofán” se encuentran ocho extranjeros que solicitan la condición de asilados cuando llegan a territorio español. Concretamente, hay cuatro nacionales de Burkina Faso (un hombre y una mujer que declaran estar casados y estar huyendo con sus hijas menores de edad de su país de origen por el riesgo de que ellas sufran mutilación genital femenina), dos nacionales de Perú y dos nacionales de Filipinas, todos ellos sin documentar.

Es necesario determinar si ha de concedérseles o denegárseles el asilo solicitado.

2. CONCEPTO Y REGULACIÓN DEL DERECHO DE ASILO.

En términos generales, el derecho de asilo consiste en un estatus especial y privilegiado otorgado a determinados extranjeros que se encuentran en unas circunstancias normativamente delimitadas.

En primer lugar, a nivel internacional destaca el Estatuto de los Refugiados de Ginebra de 28 de julio de 1951 y su Protocolo, ratificado en Nueva York en 1967, en vigor en España desde el 12 de noviembre de 1978. Existen también otros textos legales internacionales, entre los que se encuentra la Declaración de Naciones Unidas sobre el Asilo Territorial de la Asamblea General de 14 de diciembre de 1967, pero su aplicación, sin embargo, no es obligatoria. En segundo lugar, a nivel europeo, el Convenio Europeo de Derechos Humanos cuyas disposiciones, si bien no recogen expresamente el derecho de asilo, han sido aplicadas de manera mediata a supuestos de refugiados y han sido objeto de control por parte del Tribunal Europeo de Derechos Humanos. En tercer lugar, en el marco comunitario está el Reglamento (CE) 343/2003 del Consejo de 18 de febrero de 2003, por el que se establecen los criterios y mecanismos de determinación del Estado miembro responsable del examen de una solicitud de asilo presentada en uno de los Estados miembros por un nacional de un tercer país. En cuarto y último lugar, a nivel nacional, el derecho de asilo se recoge en el art. 13 de la Constitución Española (en adelante, CE), y es objeto de desarrollo en la Ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del asilo y de la protección subsidiaria (en adelante, Ley 12/2009)²⁵.

Conforme a lo regulado por el art. 13.4 de la CE *“la ley establecerá los términos en que los ciudadanos de otros países y los apátridas podrán gozar del derecho de asilo en España”*. Estamos ante un derecho constitucional de configuración legal, puesto que el texto fundamental se limita a enunciarlo, dejándolo vacío de definición y contenido. Como ya se ha señalado, esa configuración legal se encuentra actualmente en la señalada Ley 12/2009, que, a su vez, basa su contenido básico y tiene sus límites en los textos internacionales ratificados por España ya referidos, el Estatuto de los Refugiados de Ginebra de 1951 y su Protocolo de Nueva York de 1967.

²⁵ Dicha ley carece de desarrollo reglamentario, utilizándose a tales efectos el Real Decreto 203/1995, de 10 de febrero, y modificado por el Real Decreto 2393/2004, de 30 de diciembre.

3. ELEMENTOS PARA LA CONCESIÓN DE ASILO.

Concretado el marco normativo de referencia, es preciso empezar analizando los elementos que caracterizan el concepto de asilo para, posteriormente, determinar si los extranjeros solicitantes reúnen los elementos pertinentes para serles concedido.

El art. 1 de la Convención de Ginebra indica que serán beneficiarios del estatus de asilados aquellos que *“debido a fundados temores de ser perseguida por motivos de raza, religión, nacionalidad, pertenencia a determinado grupo social u opiniones políticas, se encuentre fuera del país de su nacionalidad y no pueda o, a causa de dichos temores, no quiera acogerse a la protección de tal país; o que, careciendo de nacionalidad y hallándose, a consecuencia de tales acontecimientos, fuera del país donde antes tuviera su residencia habitual, no pueda o, a causa de dichos temores, no quiera regresar a él”*. De igual modo, el art. 2 de la Ley 12/2009 considera asilados a aquellos nacionales no comunitarios o apátridas a quienes se reconozca la condición de refugiado en los términos definidos en el art. 3 esa misma Ley y en la Convención de Ginebra, reiterando dicho art. 3 la definición de la condición de refugiado que se acaba de señalar.

Junto con los elementos comprendidos en esta definición hay que añadir las circunstancias de no aplicación de esta figura recogidas en el art. 1.C, D, E y F de la Convención de Ginebra, entre las que se encuentra quien se ha acogido a la protección dispensada por el país de su nacionalidad, quien ha recobrado voluntariamente su nacionalidad, quien ha adquirido una nueva y goza de protección en ese Estado, quien ha visto desaparecer la causa de su persecución, así como quien esté recibiendo protección por parte del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (en adelante, ACNUR) o quien haya adquirido la nacionalidad del país de destino. Así mismo, el referido art. 1 de la Convención excluye del ámbito del derecho de asilo a aquella persona que ha *“cometido un delito contra la paz, un delito de guerra o un delito contra la humanidad, de los definidos en los instrumentos internacionales”*, *“ha cometido un grave delito común, fuera del país de refugio, antes de ser admitida en él como refugiada”* o *“se ha hecho culpable de actos contrarios a las finalidades y a los principios de las Naciones Unidas”*. Como complemento de lo expuesto, los arts. 8 y 9 de la Ley 12/2009 enumeran otras causas de exclusión y de denegación. Entre las primeras se encuentra una referencia clara a los motivos regulados en el Convenio de Ginebra, aunque con algún matiz. Concretamente, el art. 8 de la Ley 12/2009, en relación con las causas de exclusión, matiza que la comisión de los delitos graves ha de serlo conforme al Código Penal español, que dichos delitos han de afectar a *“la vida, la libertad, la indemnidad o la libertad sexual, la integridad de las personas o el patrimonio, siempre que fuesen realizados con fuerza en las cosas, o violencia o intimidación en las personas, así como en los casos de la delincuencia organizada”* y que, en cuanto a la autoría de tales conductas, se tendrá en consideración tanto su comisión como su incitación o mera participación. El art. 9 de la Ley 12/2009 incluye entre las causas de exclusión del derecho de asilo a aquellos sujetos que representen un peligro para la seguridad de España o para la comunidad tras haber sido condenados en firme por un delito grave.

La institución del derecho de asilo está integrada por una serie de elementos cuyo cumplimiento acumulativo por parte de una persona conlleva la obligación del Estado de reconocer el estatuto de refugiado. De acuerdo con la enumeración realizada por Santolaya

Machetti, los referidos elementos podrían concretarse en los seis que a continuación se exponen²⁶.

En primer lugar se encuentra el elemento objetivo relativo a la situación del país de origen del solicitante. Ha de ser una situación de persecución constatable, razonable, creíble, actual y vigente; y que afecte a la totalidad del país (es decir, que no existan alternativas a la residencia en otra parte de él por tratarse de una zona libre de riesgo). El término “persecución” no está definido en la ni Convención de Ginebra ni en la Ley 12/2009, si bien en el ámbito de la Unión Europea sí hay una aproximación conceptual en la Posición Común para la aplicación armonizada. Con todo, aún sin definirla, el art. 6 de la Ley 12/2009 precisa que hay persecución cuando los hechos acaecidos o el temor para que ocurran sean lo suficientemente graves, por su naturaleza o repetición, por constituir atentado grave a los derechos humanos (vida, libertad, integridad física o continuación de la vida en el país de origen) y estén originados por uno de los motivos tasados.

En segundo lugar y en relación con el elemento anterior, el agente que ejerza la persecución ha de ser un agente público, es decir, el Estado que tenga el poder público en el país de origen o incluso otros grupos (grupos terroristas o insurgentes, mafias, etc.) cuando las autoridades se niegan a otorgar protección, son incapaces de hacerlo o son fomentados o autorizados por los poderes estatales. Concretamente, el art. 13 de la Ley 12/2009 contempla al Estado, los partidos u organizaciones que controlen el Estado o una parte del mismo, y agentes no estatales frente a los que los poderes públicos no den protección. Además, el art. 14 de la Ley 12/2009 indica que son considerados agentes de protección el Estado y los partidos y organizaciones (internacionales o no) que controlen el Estado en todo o en parte, y que si estos agentes adoptan medidas efectivas para impedir la persecución (principalmente, con un sistema judicial con todos sus pasos, desde la investigación hasta el procesamiento y sanción) no habrá lugar al asilo.

En tercer lugar se presenta el elemento subjetivo, entendiéndose por tal la existencia de temor a la persecución por parte del solicitante de asilo. Es indispensable que la persecución le afecte personal e individualmente, aunque con frecuencia tenga su origen en situaciones que afecten a un colectivo. De hecho, no se otorga el derecho de asilo a un colectivo conformado por víctimas ordinarias de una situación concreta (por ejemplo, guerras civiles o revoluciones), para los cuales la comunidad internacional ha desarrollado otros mecanismos de protección; sino que lo relevante es la persecución personal de una víctima cualificada. El carácter personal de la persecución es compatible con la extensión familiar del asilo, que tendremos ocasión de analizar más adelante. De hecho, el art. 6 de la Ley 12/2009 trata los actos de persecución a los que se ha de referir este temor. Por un lado, indica que deben de ser suficientemente graves, tanto por su naturaleza como por su carácter reiterado, violando los derechos fundamentales o una acumulación grave de varios comportamientos, incluidas violaciones de derechos humanos. Por otro lado, enumera algunas de sus formas, como por ejemplo, violencia física, psíquica o sexual, medidas discriminatorias, procesamientos o penas desproporcionadas o discriminatorias o denegación de la tutela judicial efectiva, entre otros.

En cuarto lugar, las causas de persecución se hallan determinadas tanto en el art. 1.A de la Convención de Ginebra como en el art. 7 de la Ley 12/2009. La Convención de Ginebra

²⁶ *El derecho de asilo en la Constitución Española*, Colección Derecho Público, Ed. Lex Nova, Valladolid 2001.

establece los motivos de raza, religión, nacionalidad, pertenencia a un determinado grupo social u opiniones políticas. La Ley 12/2009 introduce algunas referencias de cada uno de ellos. En cuanto a la raza, incluye la etnia, color, descendencia u origen nacional. La religión comprende la profesión de creencias teístas, no teístas y ateas, y tanto la participación o la abstención de hacerlo en cultos formales en privado o en público y otras expresiones de fe. Las opiniones políticas han de haber sido expresadas públicamente y conocidas por las autoridades. El grupo social engloba a aquellas personas con determinados hábitos o estatus social que lo convierta en perseguido, que sean innatos o inmodificables (si afectan a la dignidad de la persona) y referidos a un conjunto de personas delimitado. Con respecto a este último, la Ley incluye a los perseguidos por orientación sexual e identidad sexual, edad y género, que no pueden ser asimilados en ninguno de los anteriores, pero recalcando que “*sin que estos aspectos por sí solos puedan dar lugar a la aplicación del presente artículo*”. Además, no es necesario que el solicitante de asilo tenga realmente ninguna de estas características, sino que basta con el que el agente de persecución se la atribuya.

En quinto lugar, al solicitante le incumbe la carga de probar que padece un temor fundado de persecución por alguna de las causas ya mencionadas. Debido a la especial situación del refugiado, no es exigible una prueba plena y completa que restrinja las posibilidades de otorgar asilo a un imposible, sino a la existencia de indicios suficientes que lleven al convencimiento de que hay una mayor probabilidad de que sufra persecución que de que no la sufra. Para ello no vale la mera declaración del solicitante, ni sospechas o conjeturas, ni la sola alegación de las circunstancias del país de origen. Junto a las pruebas aportadas por el solicitante, la Ley 12/2009 considera relevante el informe de ACNUR, objeto de regulación en el Capítulo IV del Título II, como organismo neutral, objetivo y tendente a facilitar el asilo.

Por último, debe hacerse referencia a los requisitos de procedencia y temporalidad. En cuanto a la procedencia, no existe un derecho por parte del solicitante de elegir el país en el que quiere solicitar asilo, sino que ha de hacerlo tan pronto como le sea posible en un país que le garantice el *non refoulment*. De hecho, el asilo puede ser denegado porque el solicitante ha tenido la oportunidad de solicitarlo anteriormente en otro Estado firmante de la Convención y no lo ha hecho²⁷. De este modo se garantiza el contenido internacional básico del derecho de asilo que es el principio de *non refoulment*, consistente en la prohibición de devolver al refugiado al país en el que tiene el temor fundado a ser perseguido, incluyendo además el *refoulement* indirecto como garantía de no ser enviado a un tercer país no seguro que pudiera devolverlo a su país de origen. Este derecho surge con la mera presentación de la solicitud de asilo como una suerte de protección provisional mientras es analizada, al menos sumariamente; y también aunque el solicitante se halle en la frontera de España, por ser ésta signataria del Convenio Europeo para la protección de los Derechos Humanos que así lo regula. Una vez analizada la solicitud, puede ser concedido o no el asilo, y con él confirmarse el principio *non refoulement* o no. En esta línea, el requisito de temporalidad implica que ha de solicitarse asilo lo antes posible, siendo el retraso también causa de inadmisión o denegación por ser un serio indicio de inexistencia real de persecución, siendo el retraso también causa de inadmisión o denegación por ser un serio indicio de inexistencia real de persecución.

²⁷ Una excepción a la incapacidad de elección es el caso de que le haya sido concedido asilo a un familiar en determinado país, basándose en la reagrupación familiar.

Además, es preciso añadir una nota a esa relación de elementos para la consecución del derecho de asilo, y es la necesidad que el solicitante se halle fuera de su país de origen.

4. LA PROTECCIÓN SUBSIDIARIA.

Se observa cómo los conceptos de refugio y asilo están íntimamente ligados: refugiado es quien sufre persecución por determinados motivos, y asilado es quien recibe por ello la protección del país de destino. Históricamente, el refugio ha sido considerado como el grado mínimo internacional obligatorio cuyo contenido fundamental, como se desarrollará, es el *non refoulement*; mientras que el asilo es la concreta aplicación territorial, interna y regulada por la legislación nacional de dicha obligación internacional.

Hay que hacer referencia a un estatus jurídico específico creado por nuestra ley nacional denominado protección subsidiaria. El art. 4 de la Ley 12/2009 señala que el derecho a la protección subsidiaria *“es el dispensado a las personas de otros países y a los apátridas que, sin reunir los requisitos para obtener el asilo o ser reconocidas como refugiadas, pero respecto de las cuales se den motivos fundados para creer que si regresasen a su país de origen en el caso de los nacionales o, al de su anterior residencia habitual en el caso de los apátridas, se enfrentarían a un riesgo real de sufrir alguno de los daños graves previstos en el artículo 10 de esta Ley, y que no pueden o, a causa de dicho riesgo, no quieren, acogerse a la protección del país de que se trate”*.

5. PROCEDIMIENTO PARA LA CONCESIÓN DE ASILO O PROTECCIÓN SUBSIDIARIA Y ANÁLISIS DEL SUPUESTO ENJUICIADO.

I. Iniciación del procedimiento.

Una vez se ha ofrecido la definición de asilo y se han concretado sus elementos, es momento de examinar el procedimiento que han de seguir los solicitantes de asilo cuando llegan al puerto de Burela, antes de abordar la resolución de cada caso en particular.

De entrada, las personas interesadas han de comenzar solicitando la protección internacional personalmente bien en el puesto fronterizo al que sean conducidos bien en las dependencias de la Comisaría de Policía si está autorizada para tales efectos (ya que el propio relato de los hechos apunta que los extranjeros son puestos a disposición de la Policía). Si se tratase de otras circunstancias, podrían acudir también a una Oficina de Asilo y Refugio (OAR), a una Oficina de Extranjeros o a un Centro de Internamiento de Extranjeros (CIE), tal y como contempla el art. 4 del Real Decreto 203/1995. A su vez, es el propio caso el que nos aclara que han solicitado asilo de forma inmediata, lo cual sería lo normal en el caso de ser llevados a dependencias fronterizas, aunque el texto de la Ley nos indica que cuentan con un mes desde su entrada en España para hacer la solicitud (art. 17.2 de la Ley 12/2009 y art. 7 del Real Decreto 203/1995).

A continuación se les facilitará un formulario (disponible en varios idiomas) y se les realizará una entrevista personal e individual para iniciar el procedimiento. A partir de este

momento, el solicitante de asilo tiene una serie de derechos y deberes determinados por la Ley 12/2009 de los cuales será pertinentemente informado. En cuanto a sus derechos, los arts. 17.3 y 18.1 de la citada Ley nos indica que será informado en una lengua que pueda comprender acerca del procedimiento y sus derechos y obligaciones durante la tramitación; de la posibilidad de contactar con ACNUR y con las Organizaciones no Gubernamentales legalmente reconocidas para su asesoramiento y ayuda; de las posibles consecuencias del incumplimiento de sus obligaciones o de su falta de colaboración; de los derechos y prestaciones sociales a los que tiene acceso en su condición de solicitante de protección internacional; a ser documentado como solicitante de protección internacional; a tener asistencia jurídica gratuita e intérprete; que se comuniquen su solicitud a ACNUR; a la suspensión de cualquier proceso de devolución, expulsión o extradición que pudiera afectarle; y a conocer el contenido del expediente en cualquier momento. Además, y de manera muy significativa, una vez realizado el trámite de presentación de la solicitud, nace el derecho de *non refoulement* (art. 19 de la Ley 12/2009), salvo orden europea de detención y entrega en el marco de la Unión Europea. En cuanto a las obligaciones, conforme al art. 18.2 de la Ley 12/2009, el solicitante del derecho de asilo ha de cooperar con las autoridades españolas en el procedimiento; presentar con prontitud todos aquellos elementos que contribuyan a fundamentar su solicitud, como lo son su propia declaración (que puede ser grabada), documentación de que disponga sobre su edad, identidad, nacionalidad o nacionalidades, lugares de anterior residencia, solicitudes de protección internacional previas, itinerarios de viaje, documentos de viaje y motivos por los que solicita la protección; proporcionar sus impresiones dactilares; permitir ser fotografiado; informar sobre su domicilio en España y cualquier cambio en él; e informar a la autoridad competente o comparecer ante ella cuando así se le requiera.

Así las cosas, existe un primer cauce para la inadmisión de solicitudes en el estado inicial del procedimiento con plazo de un mes, por unas causas recogidas en el art. 20 de la Ley 12/2009, y que son la falta de competencia de las autoridades al no corresponder a España su análisis; el haber sido reconocido ya como refugiado teniendo derecho a residir o a obtener protección internacional efectiva en un tercer Estado; el hecho de proceder de un tercer país seguro; la reiteración en la solicitud ya denegada; así como ser nacional de un Estado miembro de la Unión Europea. El art. 21 de la citada Ley recoge otra serie de causas para el caso concreto de los puestos fronterizos a resolver en 4 días (tiempo durante el cual el solicitante permanecerá en las dependencias del puesto fronterizo habilitadas para tal función), y que son el haber planteado cuestiones que no guarden relación con la condición de refugiado; que el solicitante proceda de un país de origen considerado seguro; que se solicite pasado un mes sin existir justificación; o que se formulen alegaciones incoherentes, contradictorias, inverosímiles, insuficientes o que contradigan información suficientemente contrastada sobre su país de origen.

Haciendo aplicación de lo expuesto al caso concreto, existe la posibilidad de que las solicitudes de asilo de los extranjeros en cuestión fuesen rechazadas de plano por haber estado el buque anteriormente a su llegada a Burela en algún otro país considerado seguro. El caso no aporta dato alguno acerca de la ruta seguida por el buque, por lo que podría haber sucedido que los distintos inmigrantes embarcaran en diferentes puertos o incluso que proviniesen de una estancia más prolongada en otro Estado antes de llegar a España, haciendo referencia al elemento de procedencia ya examinado. Esto daría lugar a debatir acerca de si la mera escala en el viaje basta para denegar el asilo o se precisa de una estancia más o menos prolongada ante el silencio

de la Convención de Ginebra, concluyendo que esta circunstancia por sí sola podría no determinar la finalización del procedimiento en este momento. De todas formas, y ya que se aporta ningún dato más, se considera para seguir con el análisis del caso que esta causa de inadmisión no es alegable.

En la misma línea del rechazo desde un primer momento las solicitudes de asilo realizadas por los inmigrantes se encuentra la alegación de cuestiones que no guarden relación con la condición de refugiado. Los extranjeros solicitantes alegan el tráfico ilegal de inmigrantes como causa para que el asilo sea otorgado. Por lo expuesto en el epígrafe precedente del presente informe, resulta evidente que esta razón es difícilmente encuadrable en ninguna de las circunstancias establecidas como merecedoras de asilo. Aun así, va a continuarse con el análisis de la cuestión.

En atención a este orden de ideas, en relación con los dos extranjeros procedentes de Perú, podría concurrir, además, uno de los motivos de inadmisión de la solicitud de asilo, concretamente el hecho de proceder los interesados de un tercer país considerado seguro, circunstancia que figura tanto en el art. 20 como en el art. 21 de la Ley 12/2009. Perú es un Estado signatario de la Convención de Ginebra, con instituciones públicas sólidas y democráticas que garantizan el respeto a los Derechos Humanos pues, tal y como ha apuntado el Tribunal Supremo en su Sentencia de 6 abril de 2005, “se advierte la evolución política del Perú, hacia formas democráticas y posiciones conciliadoras [...] según el informe emitido por ACNUR”²⁸. Por ello, Perú es uno de esos países de origen considerados seguros y, desde un punto de vista general, no cabe concederles asilo a los dos extranjeros peruanos. Ante el evidente amplio margen de apreciación al que deja lugar la regulación de esta institución, el motivo de inadmisión apuntado podría ser apreciado ya en este primer momento o, por el contrario, proceder a la apertura de la instrucción y ser negado el derecho de asilo por dicho motivo ulteriormente.

II. Instrucción.

En caso de que la solicitud de asilo sea admitida para su tramitación, se iniciará la fase de instrucción del expediente (por la vía ordinaria, al no cumplirse ninguno de los supuestos del art. 25 de la Ley 12/2009 para llevar a cabo la tramitación de urgencia). En primer lugar, se traslada la solicitud de forma directa e inmediata a la Oficina de Asilo y Refugio, dependiente del Ministerio de Interior (art. 6.3 del Real Decreto 203/1995) y se comunicará la presentación de la misma al representante en España de ACNUR (art. 6.4 del Real Decreto 203/1995). El procedimiento, desde la presentación de la solicitud hasta la emisión de la resolución, no podrá tener una duración superior a 6 meses. Éste es el momento en el que el interesado debe formular las alegaciones que crea convenientes así como presentar los documentos oportunos y, de igual modo, ACNUR debe emitir un informe (art. 24 del Real Decreto 203/1995). Es responsabilidad

²⁸ De hecho, Perú recibe refugiados en coordinación con ACNUR, en cuya dirección web puede incluso consultarse su actividad en su territorio (<http://www.acnur.org/t3/donde-trabaja/america/peru> y http://www.acnur.org/t3/uploads/tx_refugiadosamericas/El_trabajo_del_ACNUR_en_Peru.pdf?view=1, consultada en fecha 15/5/14) y la manera de lograr el estatus de refugiado en dicho país (http://www.acnur.org/t3/uploads/tx_refugiadosamericas/Guia_para_refugiados_y_solicitantes_de_la_condicion_de_refugiado_en_Peru.pdf?view=1, consultada en fecha 15/5/14).

del solicitante aportar, antes de nada, documentos de identidad personal o de otra índole que estime pertinentes para acreditar aquella, y en caso de no hacerlo deberá justificar la causa de dicha omisión (art. 8 del Reglamento 203/1995); así como “*indicios suficientes de persecución o de daños graves*” (art. 26 de la Ley 12/2009). Es decir, se evaluará tanto la acreditación de identidad como el relato verosímil de la persecución, pudiendo incluso la Administración investigar a la luz de lo aportado por el solicitante (art. 9 del Real Decreto 203/1995).

Examinando el tema relativo a la acreditación de la identidad, en el presente caso ninguno de los solicitantes cuenta con documentación alguna que certifique su nombre o procedencia, y con ello la nacionalidad imprescindible para apreciar las causas que llevan o no a conceder el derecho de asilo. Este motivo es una frecuente causa de denegación del derecho de asilo como un elemento más de la falta de veracidad en la motivación del solicitante para pedir asilo. A este respecto resulta ilustradora la Sentencia del Tribunal Supremo de 31 de mayo de 2011 que señala que “el solicitante [...] no ha aportado ninguna documentación acreditativa de su verdadera identidad y nacionalidad, ni ha dado ninguna explicación que justifique la carencia de dichos documentos. Este dato [...] priva de verosimilitud por sí solo a la totalidad del relato, pues mal puede valorarse el mismo si ni siquiera puede tenerse por acreditado que realmente el solicitante es quien dice ser”. En este mismo orden de ideas, en la Sentencia del Tribunal Supremo de 3 diciembre de 2010 ya se había reflejado la idea expuesta, al establecer entre los motivos para denegar el reconocimiento del derecho de asilo “la no presentación de algún documento acreditativo de la identidad de la recurrente y de los dos hijos menores” así como que “la demanda no se justifica, al menos indiciariamente, cual es el motivo que impide que la solicitante aporte una documentación justificativa de su identidad. El art. 9 del Real Decreto 203/95 pauta que el solicitante de asilo deberá acreditar su identidad, extremo que no se ha facilitado en el presente caso, en el que tampoco se ha justificado la imposibilidad de aportar la documentación adecuada a tal fin u otro medio de prueba que posibilitase deducir la misma”. A la luz de esta jurisprudencia, y ante la falta de documentos que permitan acreditar la identidad o la nacionalidad de los solicitantes, cabe poner de manifiesto que su solicitud puede ser denegada.

En la misma línea y ligado a lo anterior nos encontramos con la prueba de los hechos motivo de la solicitud de asilo. Se trata de la obligación del solicitante de aportar el relato y las pruebas pertinentes para justificar su petición de asilo y del que ya se han esbozado los requisitos. Por lo tanto, en palabras del Tribunal Supremo en Sentencia de 13 noviembre de 2000, “es imprescindible que, al menos, exista esa prueba indiciaria, pues de otro modo todo ciudadano de un país en que se produzcan graves trastornos sociales, con ausencia de protección de los derechos básicos del hombre, tendría automáticamente derecho a la concesión de asilo o refugio, lo que no es desde luego la finalidad de estas instituciones”; además, la ya citada Sentencia de 31 de mayo de 2011, se dispone que “la Sala no cuestiona que no se haya aportado documentación personalizada al respecto, pero sí el que no se haya ofrecido un relato con datos o circunstancias que sitúen las alegaciones [...] dentro de un ámbito razonable de credibilidad”. Concretamente en el caso presentado, y ante la falta de documentación identificativa de los extranjeros, es imprescindible que su relato de los hechos no incurra en vaguedades, imprecisiones, incoherencias o contradicciones, ya que la oportunidad de que el asilo les sea concedido reside en que presenten unos los motivos de persecución pertinentes.

Con los datos disponibles, se pueden enjuiciar la posible concesión del derecho de asilo a los tripulantes del “Pobre Mitrofán” procedentes de Filipinas y Burkina Faso.

Comenzando por los dos extranjeros filipinos, cabe decir que Filipinas es un Estado signatario de la Convención de Ginebra y signataria también de la mayor parte de los tratados de Derechos Humanos internacionales. De entrada, se trata de una democracia con separación de poderes y garantías legales, pero lo cierto es que son numerosas las denuncias por parte de activistas y organizaciones pro Derechos Humanos que alertan de desapariciones forzadas fundadas en razones políticas, ejecuciones extrajudiciales, persecución, amenazas, detenciones y arrestos arbitrarios, vigilancia regular, acusaciones falsas, restricciones o interferencias en manifestaciones públicas y misiones de investigación, de una manera muy especial contra mujeres, niños, pueblos indígenas y basadas en la orientación sexual e identidad de género²⁹. Por ello, el derecho de asilo podría serles concedido a los dos extranjeros siempre y cuando fundamentaran su solicitud en hechos reales, constatables, creíbles y relacionados con alguno de los motivos que figuran en la Convención de Ginebra y en la Ley 12/2009.

En cuanto a la familia procedente de Burkina Faso, formada por el Sr. Thomas y la Sra. Amina y sus hijas Laina y Alima, de los datos obrantes en el caso se concluye que su petición de asilo está fundamentada en la mutilación genital que probablemente sufrirán sus hijas en su país de origen. Este caso contiene varias peculiaridades. En primer lugar, serán los padres en nombre de sus hijas los que soliciten la protección internacional y no ellas personalmente, al ser menores de edad acompañadas³⁰. En cuanto al motivo alegado, se trata de una norma social que afecta a las mujeres con violencia física y mental y discriminación (e incluso la muerte), y que es normalmente encauzada mediante la pertenencia a un grupo social. Precisamente, las solicitantes presentan una relación innata e inmodificable con la característica que las hace ser perseguidas, y que no es otra que la de ser mujeres. ACNUR, en su documento *Guías sobre las solicitudes de asilo relativas a la mutilación genital femenina*³¹, ha desarrollado ampliamente el tema de la mutilación genital femenina (en adelante, MGF). Algunos de los puntos más relevantes de este informe son los relativos el temor a la persecución, al agente de persecución y al concreto caso de niñas menores. En cuanto al temor a la persecución, este se basa en que “las formas de MGF violan una serie de derechos humanos de niñas y mujeres, incluyendo el derecho a la no discriminación, a la protección frente a la violencia física y mental, a los más altos estándares de salud, y, en los casos más extremos, al derecho a la vida [...] también constituye tortura y tratamiento cruel, inhumano o degradante”³². El agente de persecución es uno de los elementos especiales de este tipo de persecución, pues es normalmente llevado a cabo por agentes privados ante lo cual “las autoridades en cuestión son incapaces, o no desean proteger a las niñas y mujeres ante esta práctica”³³. En cuanto a la condición de menores de las solicitantes, es un elemento a tener en cuenta por afectarles la MGF desproporcionadamente. ACNUR apunta que “cuando una familia busca asilo basándose en el temor de que una niña de la familia sea objeto

²⁹ Como, por ejemplo, Amnistía Internacional (<http://www.amnesty.org/es/region/filipinas>, última visita el 11/6/14).

³⁰ Ello sin perjuicio de que en la entrevista inicial podrá requerirse la presencia de todos miembros de la familia si ello se considerase imprescindible para la adecuada formalización de la solicitud.

³¹ Alto Comisionado de Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), Sección de Políticas de Protección y de Asesoramiento Jurídico, División de Servicios de Protección Internacional, Ginebra, mayo de 2009 (http://www.acnur.es/PDF/solicitudes_relativas_mutilacin_genital_20130218112611.pdf, consultada el 15/5/14).

³² *Guías sobre las solicitudes de asilo relativas a la mutilación genital femenina*, op. cit., pág. 6.

³³ *Guías sobre las solicitudes de asilo relativas a la mutilación genital femenina*, op. cit., pág. 10.

de MGF, la niña será normalmente el principal solicitante, incluso cuando se halle acompañada por sus padres”³⁴.

Lo cierto es que en torno a este tipo de violencia sexual, tradicionalmente no ha sido concedido el derecho de asilo por los tribunales españoles (*cfr.* sentencias del Tribunal Supremo de 4 julio del 2008 o de 11 mayo de 2009); pero sin embargo sí puede ser utilizada para solicitar la protección subsidiaria del art. 4 de la Ley 12/2009. En la Sentencia de la Audiencia Nacional de 21 de enero de 2013, se indica que “la legislación vigente (Ley 12/2009), contiene una regulación más completa y específica de la protección internacional, contemplando la figura de la protección subsidiaria para determinadas situaciones que, no encontrando claro acomodo en la figura del asilo, son acreedoras a la protección internacional” incardinándose la MGF según la misma sentencia dentro de “la tortura y los tratos inhumanos o degradantes en el país de origen del solicitante” del art. 10 de la Ley 12/2009.

Por último, es una familia en la que sólo sus dos integrantes menores de edad son titulares de la protección subsidiaria, no así sus padres. Con todo, conforme a lo dispuesto en el art. 30 de la Ley 12/2009 deberían adoptarse todas las medidas necesarias para mantener la unidad familiar que contempla el art. 31 de la misma Ley. En este sentido, el art. 40 de la Ley 12/2009³⁵ indica en su apartado primero que “*el restablecimiento de la unidad familiar de las personas refugiadas y beneficiarias de protección subsidiaria podrá garantizarse mediante la concesión, respectivamente, del derecho de asilo o de la protección subsidiaria por extensión familiar*” a una serie de supuestos entre los que se encuentran los adultos responsables del beneficiario de protección internacional.

El último paso durante la instrucción y antes de que sea emitida la propuesta de resolución, está constituido por las alegaciones finales de los interesados y la presentación de los documentos y justificaciones que estimen pertinentes³⁶.

A tenor de lo dispuesto en los arts. 23 y 26 de la Ley 12/2009, las diligencias de instrucción tramitadas por la Oficina de Asilo y Refugio se trasladan a la Comisión Interministerial de Asilo y Refugio (compuesta por un representante de cada uno de los departamentos con competencia en política exterior e interior, justicia, inmigración, acogida de los solicitantes de asilo e igualdad) para que emita una propuesta al Ministro del Interior, quien será el competente para dictar la correspondiente resolución. En caso de que transcurra el plazo de 6 meses sin que se haya dictado resolución alguna, la solicitud de asilo se considera desestimada

III. Resolución.

En este momento del procedimiento puede concederse el derecho de asilo al solicitante o no. Si se concede, el art. 36 de la Ley 12/2009 indica que se reconocen los derechos otorgados por la Convención de Ginebra, la normativa vigente en materia de extranjería e inmigración, así como en la normativa de la Unión Europea, enumerando algunos de ellos, lo cual será objeto de

³⁴ *Guías sobre las solicitudes de asilo relativas a la mutilación genital femenina, op.cit.*, pág. 8.

³⁵ Recientemente modificado por la Ley 2/2014, de 25 de marzo, de la Acción y del Servicio Exterior del Estado.

³⁶ Puede haber o no un trámite de audiencia (art. 25 de la Ley 12/2009).

análisis en la pregunta siguiente. Pero si no se concede el derecho al asilo o directamente no es admitida a trámite la solicitud, es el art. 37 de la misma Ley el que determina “*la devolución, la expulsión, la salida obligatoria del territorio español o el traslado al territorio del Estado responsable del examen de la solicitud de asilo de las personas que lo solicitaron*”.

En el caso de que la resolución denegatoria del derecho de asilo se hubiera realizado por inadmisión a trámite de la solicitud, hay que tener en cuenta algún aspecto adicional. En primer lugar, es característica la reducción de plazos (debido principalmente a que el extranjero se encuentra en las dependencias del paso fronterizo sin estar autorizado a abandonarlas, marcándose un plazo máximo de 72 horas de retención en el art. 20 de la Ley 12/2009). La resolución ha de ser dictada en un plazo de 4 días y el informe de ACNUR se recibirá en 24 horas. En segundo lugar, según el art. 18 del Real Decreto 203/1995, sólo podrá ser denegada la entrada en territorio español cuando, además, el extranjero carezca de los requisitos necesarios para entrar en España conforme a la legislación general de extranjería vigente. Durante el tiempo para la emisión de la resolución, el solicitante podrá entrevistarse con representantes de ACNUR y un letrado. Transcurrido el plazo sin notificación alguna, se entiende la admisión a trámite de su solicitud y la consiguiente autorización de entrada al territorio español.

Ante la resolución denegatoria que pone fin a la vía administrativa en el caso planteado los extranjeros de Perú y, probablemente, de Filipinas, pueden acudir tanto al reexamen como al recurso judicial por la vía contencioso-administrativa (art. 29 de la Ley 12/2009), e incluso a un procedimiento de revisión cuando aparezcan nuevos elementos probatorios. El art. 38.1 de la Ley 12/2009 indica que el reexamen es un recurso de reposición con carácter potestativo solicitado ante la Oficina de Asilo y Refugio y, si se justifica su petición, se tramitará de la misma forma que la solicitud inicial. El art. 39.1 de la Ley 12/2009 se refiere a la jurisdicción contencioso-administrativa³⁷. Si se trata de un procedimiento de inadmisión en frontera el que es recurrido, el reexamen ha de hacerse en el plazo de 7 días como máximo. El extranjero será informado de la posibilidad de recurrir en el propio puesto fronterizo, llegando incluso a suponer que ante un recurso judicial, el solicitante podrá acceder a territorio español mientras se resuelve acerca de la suspensión del acto administrativo por parte del juez.

6. CONCLUSIÓN.

El tratamiento de la petición de asilo por parte de los nacionales de Dinamarca merece ser considerada en primer lugar y aparte de las solicitudes del resto de extranjeros. Tanto España como Dinamarca pertenecen al Espacio Schengen y a la Unión Europea (en adelante, UE)³⁸.

³⁷ Podría cuestionarse si el derecho de asilo, al estar contenido en la Constitución Española, es un derecho fundamental cuya defensa autorizaría a acudir al Tribunal Constitucional en forma de recurso de amparo. Su situación en la CE en el art. 13 y no en el Título correspondiente a los derechos fundamentales, así como la práctica totalidad de la doctrina y la jurisprudencia consideran que no; y, de hecho, no existe pronunciamiento alguno del Tribunal Constitucional acerca de este derecho como tal, aunque sí acerca de otros que pueden manifestarse entorno a él: derecho a la igualdad, derecho a la tutela judicial efectiva, etc.

³⁸ El 14 de junio de 1985 Bélgica, Luxemburgo, Holanda, Alemania y Francia aprobaron un Convenio con el que se iniciaba la supresión gradual de las fronteras interiores. Posteriormente se han ido. Este acuerdo fue completado por el Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen de 19 de junio de 1990 que establece la supresión definitiva de los controles en dichas fronteras. Consecuente, van a desarrollarse también unos criterios comunes acerca del control de las fronteras exteriores, aquellas que separan el Espacio Schengen de terceros Estados. En cuanto a la

Estos dos espacios europeos configuran un estadio intermedio entre quien es nacional español y quien es nacional de un tercer Estado, y serán aquellos individuos que provengan de Estados miembros del Espacio Schengen, y sobre todo de la UE.

A este propósito, el Tratado de la Unión Europea de 7 de febrero de 1992 firmado en Maastricht (en adelante, TUE) preceptúa en su art. 9 que “*será ciudadano de la Unión toda persona que tenga la nacionalidad de un Estado miembro. La ciudadanía de la Unión se añade a la ciudadanía nacional sin sustituirla*”. Esta ciudadanía conlleva libre circulación de trabajadores (arts.39 a 42 del TFUE), la libertad de establecimiento (arts.43 a 48 de TFUE) y la libre prestación de servicios (arts.49 a 55 del TFUE). En lo que aquí interesa, todo esto implica que un ciudadano europeo puede buscar empleo en otro país de la UE, trabajar en otro país sin necesidad de permiso de trabajo, residir en otro país por motivos de trabajo, permanecer en el mismo cuando hayan dejado de trabajar, recibir el mismo trato que los ciudadanos de ese país en lo que respecta al acceso al empleo, las condiciones de trabajo y las ventajas sociales y fiscales³⁹. Consecuentemente, los dos ciudadanos daneses nunca podrían ser víctimas tráfico ilícito de inmigrantes, puesto que no son considerados inmigrantes *strictu sensu* como para verse incurso en ese delito.

Además, concretamente el derecho de asilo es contemplado en el ámbito de la UE como un derecho que ha de formar parte de la política común de los Estados miembros para que sea regulado uniformemente. A este respecto destaca, en primer lugar y desde un plano general, la referencia en el art. 18 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (2000/C 364/01) al asilo. Pero desde el punto de vista concreto, la Unión Europea sigue criterios tendentes a la armonización. Por ejemplo, la Directiva 2005/85/CE del Consejo, de 1 de diciembre de 2005, sobre normas mínimas para los procedimientos que deben aplicar los Estados miembros para conceder o retirar la condición de refugiado, la Directiva 2004/83/CE del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se establecen normas mínimas relativas a los requisitos para el reconocimiento y el estatuto de nacionales de terceros países o apátridas como refugiados o personas que necesitan otro tipo de protección internacional y al contenido de la protección concedida, la Directiva 2003/9/CE del Consejo, de 27 de enero de 2003, por la que se establecen normas mínimas para la acogida de los solicitantes de asilo, la Directiva 2001/55/CE del Consejo, de 20 de julio de 2001, relativa a las normas mínimas para la concesión de protección temporal en caso de afluencia masiva de personas desplazadas y a medidas de fomento de un esfuerzo equitativo entre los Estados miembros para acoger a dichas personas y asumir las consecuencias de su acogida o el Reglamento (CE) 343/2003, por el que se establecen los criterios y mecanismos de determinación del Estado miembro responsable del examen de una solicitud de asilo presentada en uno de los Estados miembros por un nacional de un tercer país que ya se ha apuntado al inicio de esta cuestión (denominado Reglamento Dublín II). Concretamente, el citado Reglamento se refiere a un “*espacio de libertad, seguridad y justicia abierto a quienes, constreñidos por las circunstancias, legítimamente busquen protección en la Comunidad*”, y aún más, indica que todos los Estados miembros “*se consideran países seguros*”.

convivencia de dichos espacios, su configuración no es idéntica en lo que respecta a sus miembros, aunque sí mayoritariamente coincidentes, *cfr.* en la dirección web http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/e-library/docs/schengen_brochure/schengen_brochure_dr3111126_es.pdf (última visita el 12/6/14).

³⁹ Así lo indica la Comisión Europea en su página web (<http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=457&langId=es>, último visita el 12/6/2014).

Para mayor abundamiento, existe la Oficina Europea de Apoyo al Asilo (OEAA), el Fondo Europeo para los Refugiados (FER) o un Sistema Europeo Común de Asilo (SECA), entre otros

Todas estas afirmaciones llevan a concluir que la solicitud de los nacionales daneses no podría tener efecto alguno.

Recapitulando, con fundamento en las características del derecho de asilo examinadas en esta cuestión, se concluye que en relación con los dos extranjeros procedentes de Perú podría concurrir uno de los motivos de inadmisión de la solicitud de asilo; concretamente el hecho de proceder los interesados de un tercer país considerado seguro, circunstancia que figura tanto en el art. 20 como en el art. 21 de la Ley 12/2009.

Por otro lado, el reconocimiento del asilo a los dos nacionales de Filipinas presenta más dudas, ya que su país de origen es un Estado signatario de la Convención de Ginebra y signataria también de la mayor parte de los tratados de Derechos Humanos internacionales, pero son numerosas las denuncias que alertan de conductas susceptibles de ser encuadradas en alguna de las razones por las que el asilo es concedido. A falta de más datos, el derecho de asilo podría serles concedido a los dos extranjeros siempre y cuando fundamentaran su solicitud en hechos reales, constatables, creíbles y relacionados con alguno de los motivos que figuran en la Convención de Ginebra y en la Ley 12/2009.

Para finalizar, en cuanto a la familia procedente de Burkina Faso, su petición de asilo está fundamentada en la mutilación genital que probablemente sufrirán sus hijas en su país de origen. Esta razón podría motivar la concesión de la protección subsidiaria del art. 4 de la Ley 12/2009 como una figura concebida para determinadas situaciones que, no encontrando claro acomodo en la figura del asilo, son acreedoras a la protección internacional. Además, tan sólo las niñas menores serían titulares de la protección subsidiaria, si bien adoptándose todas las medidas necesarias para mantener la unidad familiar (art. 30 de la Ley 12/2009) la protección subsidiaria se extendería a los padres en orden a mantener la unidad familiar conforme al art. 40 de la Ley 12/2009.

3. El acta de infracciones laborales y las solicitudes de prestaciones de Seguridad Social.

1. HECHOS Y OBJETO DE LA CUESTIÓN.

A bordo del buque “Pobre Mitrofán” se encuentran seis nacionales españoles, cuatro nacionales de Dinamarca, cuatro nacionales de Burkina Faso, dos nacionales de Perú y dos nacionales de Filipinas. El capitán español del barco asegura que todos ellos son tripulantes del barco con realización de distintas funciones a bordo del mismo y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social levanta acta de infracciones acerca de ellos. A su vez, los nacionales de Burkina Faso son una familia conformada por el padre, la madre y sus dos hijas. Los padres solicitan la prestación familiar de la seguridad social por hijos menores de edad y la prestación por desempleo.

Por un lado, es preciso determinar qué ocurre con las posibles infracciones laborales y de Seguridad Social cometidas en el caso, sin olvidar el régimen específico de los trabajadores del mar y su contrato de embarco; y, por otro lado, qué acontece con la solicitud de las prestaciones por parte de los dos progenitores nacionales de Burkina Faso.

2. TRABAJO EN LA MAR.

Antes de resolver las cuestiones que se acaban de precisar, es necesario hacer referencia al hecho de que las relaciones jurídicas laborales y de Seguridad Social del caso se desarrollan en un buque y, por lo tanto, se encuadran en el régimen del trabajo en la mar y del contrato de embarco, ya que es una relación laboral común con ciertas peculiaridades. Será objeto de desarrollo con más en profundidad en el Anexo I, por lo que sólo se van a mencionar ahora algunas notas fundamentales para el desarrollo de esta cuestión.

El contrato de embarco es el que une al empleador, que ha de ser un empresario naval o naviero, con el trabajador, que pasará a ser tripulante. No hay obligación de que se realice de forma escrita (art. 8 del Estatuto de los Trabajadores, en adelante ET).

Tanto empleador como trabajador han de revestir una serie de requisitos especiales. El empleador ha de ser un empresario naval o naviero, lo cual implica que la empresa Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S.A. será empleador solamente en los casos en los que actúe como naviera, es decir, que tenga la gestión náutica del buque “Pobre Mitrofán”⁴⁰. Los trabajadores conforman la dotación del buque y están obligados a tener la libreta de inscripción marítima, un documento oficial que acredita la identidad del marino, sus autorizaciones y certificados y funciona como registro de los embarques y desembarques de su titular, poseer el título profesional correspondiente a su actividad a desempeñar a bordo del buque así como disponer del certificado médico legalmente exigible. Además, el capitán tiene que ser nacional de un Estado Miembro del Espacio Económico Europeo, y así se indica en el relato de los hechos.

⁴⁰ Las características que reviste la figura del empresario marítimo o naviero se analizan en las págs. 50 y 51, y los contratos marítimos son el objeto de la cuarta cuestión del presente informe.

Así mismo, algunas condiciones laborales entrañan especialidades por el hecho de que el trabajador puede pasar largas temporadas en el centro de trabajo sin abandonarlo. Es el caso de la jornada laboral o los descansos. También reviste especialidades el régimen disciplinario a bordo del buque y el sometimiento a la autoridad del capitán o mando del buque (que es, además de representante de la empresa, autoridad revestida de potestades de Derecho público). En cuanto a la retribución, existen anticipos y pluses especiales e incluso una regulación de salario a la parte, muy frecuente en la pesca marítima.

En materia de Seguridad Social reviste pocas diferencias con el régimen general. El órgano gestor de las mismas es el Instituto Social de la Marina⁴¹.

3. EL ACTA DE INFRACCIONES LABORALES.

Las infracciones en el orden social se tipifican básicamente en el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social (en adelante, LISOS) y se rigen por el Real Decreto 928/1998, de 14 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General sobre Procedimientos para la Imposición de las Sanciones por Infracciones de Orden Social y para los Expedientes Liquidatorios de Cuotas de la Seguridad Social (en adelante, Real Decreto 928/1998). La vigilancia y control del cumplimiento de esta materia corresponde a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social regulada por la Ley 42/1997, de 14 de noviembre, ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (en adelante, LITSS). Hay que tener en cuenta que los límites de este procedimiento administrativo vienen dados por la obligación de ajustarse al procedimiento sancionador estrictamente reglamentado y por la posible concurrencia con la jurisdicción penal y social⁴².

Con los presupuestos señalados, se comenzará determinando las posibles infracciones presentes en el supuesto, para continuar con el análisis del procedimiento sancionador haciendo hincapié en el tema del acta de infracción y al acta de liquidación. Finalmente, se hará una mención de la responsabilidad del empresario en el orden penal.

I. Infracciones.

En general, se consideran infracciones administrativas en el orden social las acciones u omisiones de los sujetos responsables que están tipificadas como tales. Se clasifican en atención a la materia, pudiendo ser infracciones laborales, infracciones en materia de movimientos migratorios y trabajo de extranjeros, infracciones en sociedades cooperativas e infracciones en materia de seguridad social; que, además, dependiendo de su entidad, podrán ser infracciones leves, graves o muy graves (arts. 1 y 5 de la LISOS).

La prescripción de las infracciones es de tres años contados desde la fecha de la infracción, salvo las infracciones en materia de Seguridad Social, que prescribirán a los cuatro

⁴¹ Pueden consultarse en el *Memento Práctico Social 2014*, Ed. Francis Lefebvre, Madrid 2014, págs. 1906 a 1914.

⁴² *Memento Práctico Social 2014, op.cit.*, pág. 1227.

años (art. 4 de la LISOS y art. 7 del Real Decreto 928/1998), aunque en la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social (en adelante, Ley de Extranjería) determina que las infracciones muy graves prescribirán a los tres años, las graves a los dos años y las leves a los seis meses (art. 56).

A la vista de los datos obrantes en el presente caso, se estima almarío que se han cometido infracciones en las materias de trabajo de extranjeros y de Seguridad Social. En lo que respecta a las infracciones laborales, la cuestión es discutible a falta de más datos, por lo que solo se hará una mención a ellas. Con respecto a ellas, en el presente caso el sujeto responsable será el empresario (art. 2 de la LISOS y art. 3 del Reglamento 928/1998).

Las infracciones laborales, en el plano estrictamente laboral, comprenderían el incumplimiento de la obligación de *“formalizar por escrito el contrato de trabajo cuando este requisito sea exigible o cuando lo haya solicitado el trabajador”* (art. 7.1 de la LISOS), y en el plano de la prevención de riesgos laborales, de suma importancia por las características del trabajo en la mar, la mayor parte de las infracciones contempladas en los arts. 12 y 13 de la LISOS.

En cuanto a las infracciones cometidas por el empresario, en relación con los extranjeros irregulares, se regulan tanto en los arts. 33 a 37 de la LISOS como en los arts. 52 a 54 de la Ley de Extranjería. La LISOS determina que serán infracciones muy graves que los empresarios que *“utilicen trabajadores extranjeros sin haber obtenido con carácter previo el preceptivo permiso de trabajo, o su renovación, incurriendo en una infracción por cada uno de los trabajadores extranjeros que hayan ocupado”* y que las personas físicas o jurídicas *“promuevan, medien o amparen el trabajo de los extranjeros en España sin el preceptivo permiso de trabajo”* (art. 37). Por su parte, la Ley de Extranjería indica que constituye infracción muy grave *“inducir, promover, favorecer o facilitar con ánimo de lucro, individualmente o formando parte de una organización, la inmigración clandestina de personas en tránsito o con destino al territorio español o su permanencia en el mismo, siempre que el hecho no constituya delito”* (art. 54.1.b), así como *“la contratación de trabajadores extranjeros sin haber obtenido con carácter previo la correspondiente autorización de residencia y trabajo, incurriéndose en una infracción por cada uno de los trabajadores extranjeros ocupados, siempre que el hecho no constituya delito”* (art. 54.1.d).

Por lo tanto, el empresario podría haber cometido una infracción muy grave en relación con los extranjeros extracomunitarios que se encontraban a bordo del buque, es decir, en relación con cada uno de los nacionales de Burkina Faso, Perú y Filipinas

Existen también infracciones en materia de Seguridad Social. La LISOS contempla como infracción grave las de *“no solicitar la afiliación inicial o el alta de los trabajadores que ingresen a su servicio, o solicitar la misma, como consecuencia de actuación inspectora, fuera del plazo establecido. A estos efectos se considerará una infracción por cada uno de los trabajadores afectados”* (art. 22.2), y como infracción muy grave la de *“no ingresar, en el plazo y formas reglamentarios, las cuotas correspondientes que por todos los conceptos recauda la Tesorería General de la Seguridad Social, no habiendo presentado los documentos de cotización ni utilizado los sistemas de presentación por medios informáticos, electrónicos o telemáticos”* (art. 23.1.b).

Consecuencia de contar con trabajadores sin contrato es que el empresario no ha procedido a cumplir con sus obligaciones con la Seguridad Social, tanto la obligación de afiliación y alta de dichos trabajadores (art. 22.2 de la LISOS) como el pago de las cantidades referentes a todos los conceptos que integran la Seguridad Social (art. 23.1.b de la LISOS). En este caso incurrirá en una infracción por cada uno de los trabajadores del buque independientemente de su nacionalidad en lo concerniente a la afiliación y al alta en la Seguridad Social, y en una infracción por no haber cumplido con su obligación de pago de cuotas a la Seguridad Social.

Una vez tipificadas las infracciones, se determinarán las posibles sanciones que podrían corresponderles. En lo que respecta a la contratación de un extranjero que carece de autorización de residencia y trabajo, el art. 54.1.c de la Ley de Extranjería y el art. 254.4.c del Real Decreto 557/2011, de 20 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley Orgánica 4/2000, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, tras su reforma por Ley Orgánica 2/2009, indican que se sancionarán con multa *“desde 10.001 hasta 100.000 euros”*, recordando que incurre en una infracción por cada extranjero extracomunitario⁴³. En cuanto a las obligaciones de la Seguridad Social, la infracción de la obligación de afiliación y alta de dichos trabajadores se sancionará por el art. 40.1.b de la LISOS con multa *“en su grado mínimo, de 626 a 1.250 euros, en su grado medio de 1.251 a 3.125 euros; y en su grado máximo de 3.126 a 6.250 euros”*; y la obligación de abonar todas las cuotas correspondientes por todos los conceptos a la Seguridad Social según el art. 40.1.d.2 de la LISOS con multa de *“en su grado mínimo, con multa del 100,01 al 115 % del importe de las cuotas de Seguridad Social y demás conceptos de recaudación conjunta no ingresados, incluyendo recargos, intereses y costas; en su grado medio, con multa del 115,01 al 130 %; y en su grado máximo, con multa del 130,01 al 150 %”*. Para la graduación de estas sanciones habrá que estar a criterios como la negligencia o intencionalidad del infractor, el fraude o connivencia, el incumplimiento de advertencias previas o requerimientos de la ITSS, la cifra de negocios de la empresa, el número de trabajadores afectados, el perjuicio causado o la cantidad defraudada, entre otros (art. 39 de la LISOS).

II. Infracciones con respeto de las menores.

Mención aparte merece la consideración de los menores a efectos laborales, puesto que el caso hace referencia a la existencia de dos menores a bordo del buque y ante la declaración del capitán de que todos los individuos hallados en el mismo desempeñaban funciones a bordo, podría ser relevante centrarse en este punto.

Esta materia está regulada en el plano internacional, mediante el art. 32 de la Convención Internacional sobre los Derechos del Niño, que obliga a los Estados a tomar las medidas necesarias de orden social, administrativo, educacional y legal, para reconocer a los niños su derecho a no ser explotados y a no desempeñar trabajos peligrosos o que impidan su desarrollo

⁴³ Además, el art. 48 de la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, dispone que *“cuando se sancione a un empleador que utilice un trabajador extranjero sin la preceptiva autorización de trabajo, el importe de la multa establecido en la Ley Orgánica 4/2000, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, se incrementará en la cuantía que resulte de calcular lo que hubiera correspondido ingresar por cuotas de Seguridad Social y demás conceptos de recaudación conjunta, desde el comienzo de la prestación del trabajo del trabajador extranjero hasta el último día en que se constate dicha prestación de servicios”*.

integral, y en el Convenio 138 de la Organización Internacional del Trabajo, que establece que la edad mínima para el trabajo es aquella a partir de la cual termina la educación obligatoria, o la edad de 15 años (aunque se prevé para ciertos países con menor desarrollo, bajar esa edad a la de 14 años). Desde el punto de vista interno, el art. 6.1 del ET que prohíbe la admisión al trabajo a los menores de 16 años, con la sola excepción de la intervención en espectáculos públicos dentro de una reglas estrictas reguladas legalmente. Además, el ET también limita la clase y duración del trabajo de los menores entre 16 y 18 años atendiendo a la especial vulnerabilidad de este colectivo. Concretamente, la jornada de trabajo no puede superar las 8 horas diarias (art. 34.3 del ET)⁴⁴, su pausa durante el trabajo se ve incrementada (art. 34.4 del ET), gozan de un descanso semanal específico (art. 37.1 del ET) y tienen prohibido realizar trabajos nocturnos y horas extraordinarias (arts. 6.2 y 3 del ET, respectivamente).

En consecuencia, la ley prohíbe la admisión al trabajo a los menores de 16 años para el trabajo contemplado en el supuesto de hecho a analizar. Ante la falta de datos acerca de la edad de las menores a bordo del “Pobre Mitrofán” y considerando que tienen menos de 16 años, el empresario incurriría en infracciones muy graves tipificados en el art. 8.4 de la LISOS por *“la transgresión de las normas sobre trabajo de menores contempladas en la legislación laboral”* y en art. 13.2 de la LISOS por *“no observar las normas específicas en materia de protección de la seguridad y la salud de los menores”*. Las referidas infracciones llevarían aparejadas la sanción de multa cuya cuantía para la primera conducta sería, en su grado mínimo, de 6.251 a 25.000 euros; en su grado medio de 25.001 a 100.005 euros; y en su grado máximo de 100.006 euros a 187.515 euros (art. 40.1.c de la LISOS). En el caso de la segunda, en su grado mínimo, de 40.986 a 163.955 euros; en su grado medio, de 163.956 a 409.890 euros; y en su grado máximo, de 409.891 a 819.780 euros (art. 4.2.c de la LISOS). Si se considera que la edad de las menores supera los 16 años, entonces el empresario incurriría en las mismas sanciones que lo hace con respecto al resto de la tripulación, pero teniendo en cuenta las especialidades ya apuntadas acerca de jornada, descanso, nocturnidad y horas extra.

III. Procedimiento sancionador y actas de infracciones.

El procedimiento sancionador se regula en los arts. 51 a 54 de la LISOS y está desarrollado en el Real Decreto 928/1998⁴⁵.

No puede atribuirse ninguna infracción ni imponerse ninguna sanción sin un expediente previo (art. 1.2 de la LISOS) que conforme al art. 8 del Real Decreto 928/1998, no podrá extenderse durante más de un mes. Se inicia siempre de oficio mediante acta extendida por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, aunque puedan ser instados de oficio o por iniciativa de la persona interesada mediante denuncia (art. 52.1.a de la LISOS y arts. 1.2, 9 y 13 del Real Decreto 928/1998).

El procedimiento se desarrolla según lo previsto en el art. 52.1 de la LISOS y en los arts. 17 a 21 del Real Decreto 928/1998. En síntesis, tras el inicio de oficio, el acta de infracción es

⁴⁴ De igual forma, el art. 1.3 RD 1561/1995 impide la aplicación de ampliaciones de jornada a los menores de 18 años.

⁴⁵ Es de aplicación subsidiaria la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, que regula el Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y el Procedimiento Administrativo Común.

notificada a los sujetos responsables, dándoles un plazo de alegaciones de 15 días, tras los cuales se llevarán a cabo las diligencias oportunas en caso de haberse formulado alegaciones (con audiencia del interesado en el plazo de 8 días si se han incluido hechos distintos a los incorporados en el acta inicial), y finalmente el órgano competente dicta resolución⁴⁶.

El acta de infracción es extendida por los Inspectores de Trabajo y Seguridad Social (art. 7.4 de la LITSS). El art. 53.1 de la LISOS indica su contenido mínimo incluyendo “*los hechos constatados por el Inspector de Trabajo y Seguridad Social o Subinspector de Empleo y Seguridad Social actuante, que motivaron el acta, destacando los relevantes a efectos de la determinación y tipificación de la infracción y de la graduación de la sanción*”, “*la infracción que se impute, con expresión del precepto vulnerado*”, “*la calificación de la infracción, en su caso la graduación de la sanción, la propuesta de sanción y su cuantificación*” y la posible responsabilidad solidaria, contenido que es completado por lo dispuesto en el art. 14 del Real Decreto 928/1998. Es preciso destacar que las actas de infracción tienen naturaleza de documentos públicos y que los hechos que figuren en ellas gozan de la presunción de veracidad (art. 53.2 de la LISOS, art. 15 del Real Decreto 928/1998 y Disposición Adicional Cuarta de la LITSS).

Contra el acta de infracción pueden interponerse “*los recursos administrativos y jurisdiccionales que legalmente procedan*” (art. 54 de la LISOS), concretamente el art. 23 del Real Decreto 928/1998 hace referencia al recurso de alzada sin perjuicio de que quedará expedita la vía jurisdiccional contencioso-administrativa.

IV. Expediente liquidatorio y acta de liquidación.

La función recaudatoria de la Seguridad Social es competencia de la Tesorería de la Seguridad Social (art. 18 de la LGSS) y está regulada en los arts. 29 a 36 del Real Decreto 928/1998, en los arts. 18 a 37 de la LITSS y su procedimiento recaudatorio se rige por el Real Decreto 1415/2004, de 11 de junio, por el que se aprueba el Reglamento General de Recaudación de la Seguridad Social (en adelante, Reglamento 1415/2004)⁴⁷.

El art. 29 del Reglamento 928/1998 indica que “*La Inspección de Trabajo y Seguridad Social, en relación con las deudas por cuotas a la Seguridad Social y conceptos de ingreso conjunto con éstas, podrá formular propuestas de liquidación, actas de liquidación y requerimientos*”. De esos tres procedimientos diferentes, el que va a seguir en el presente caso es el de acta de liquidación de cuotas del art. 31 del Reglamento 928/1998, art. 31 de la LITSS y art. 65 del Reglamento 1415/2004, debido a que el relato de los hechos indica que existe una “*falta de afiliación o de alta de trabajadores en cualquiera de los Regímenes del Sistema de la Seguridad Social*”.

⁴⁶ Para un estudio más detallado de este procedimiento ver *Memento Práctico Social 2014*, Ed. Francis Lefebvre, Madrid 2014, págs. 1241 a 1256. En cuanto a la competencia, se desarrolla en el art. 48 de la LISOS y en el art. 4 del Real Decreto 928/1998.

⁴⁷ *Memento Práctico Social 2014*, vid. *supra*, págs. 1614 a 1638. Además de los citados textos legales, es de aplicación subsidiaria la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, que regula el Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y el Procedimiento Administrativo Común.

Este procedimiento se incoa de oficio por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social ante el descubierto de deudas por cuotas a la Seguridad Social (art. 1.2 del Reglamento 928/1998 y Disposición Adicional Cuarta de la LITSS). El art. 33 del Reglamento 928/1998 desarrolla el procedimiento, de tal forma que comienza con la notificación por parte de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social al sujeto responsable y a los trabajadores interesados, con un plazo para alegaciones de 15 días. Asimismo, el acta se comunicará de inmediato a la Tesorería General de la Seguridad Social. Antes del vencimiento del plazo señalado para formular alegaciones, los interesados podrán ingresar el importe, adquiriendo así la liquidación provisional condición de liquidación definitiva. Si hubiese alegaciones podría solicitarse informe ampliatorio al Inspector que formuló el acta con audiencia del alegante en un plazo de 10 días. Hecho esto, se efectuará propuesta de resolución que podrá proponer la elevación a definitiva de la liquidación practicada o bien la modificación o anulación del acta practicada, que se remite a la Tesorería General de la Seguridad Social. Todo el procedimiento no podrá durar más de seis meses.

A diferencia del acta de infracción, el acta de liquidación se presenta “*en modelos oficiales aprobados al efecto por el Subsecretario del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, a propuesta de la autoridad central*” (art. 29.4 del Real Decreto 928/1998)⁴⁸.

Esta resolución puede ser objeto de recurso de alzada, agotando la vía administrativa antes de iniciarse el proceso judicial en la jurisdicción contencioso-administrativa (art. 33.3 del Real Decreto 928/1998).

V. La responsabilidad penal del empresario y delitos relativos a los trabajadores.

Una vez vistas las infracciones, el acta de infracciones y el procedimiento a seguir en tales casos, puede apuntarse de una forma muy breve lo que ocurre en el supuesto de que la conducta del empresario se considere muy grave y lo haga incurrir en responsabilidad penal, y no sólo laboral o administrativa (art. 3 de la LISOS). El empresario puede ser responsable de delitos socioeconómicos, delitos contra los derechos de los trabajadores o delitos contra la Seguridad Social⁴⁹.

En lo que al caso interesa, es preciso ceñirse a los delitos contra los derechos de los trabajadores y a los delitos contra la Seguridad Social.

Entre los primeros, se incluyen la imposición de condiciones laborales perjudiciales (art. 311 del CP, y art. 4 del ET), la restricción de los derechos de huelga y sindicación (art. 7 de la CE y art. 315 del CP), los delitos contra la seguridad y la vida o integridad física de los trabajadores (art. 316 del CP y Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales), el tráfico ilegal de mano de obra (art. 312 del CP, art. 43 del ET y Real Decreto Legislativo 5/2000), la inmigración clandestina y emigración (art. 313 del CP), la discriminación (art. 314 del CP), el acoso laboral (art. 173.1.2 del CP), el acoso sexual (art. 184 del CP y art. 4.2.e del ET), la insolvencia punible (art. 257 a 261 del CP), los delitos contra los derechos de los ciudadanos extranjeros (art. 318 bis del CP) y la trata de personas (art. 177 bis del CP).

⁴⁸ Se puede consultar en el Anexo II.

⁴⁹ *Memento Práctico Social 2014, op. cit.*, págs. 1497 a 1530.

De todos ellos, los que más claramente se aprecian en el relato fáctico son los delitos de tráfico ilegal de mano de obra, inmigración clandestina y emigración, delitos contra los derechos de los ciudadanos extranjeros y trata de personas. Con respecto al tráfico ilegal de mano de obra, el comportamiento punible será la colocación de personas al margen de los mecanismos legales. En cuanto a la inmigración clandestina, consiste en determinar o favorecer la emigración de alguna persona a otro país simulando contrato o colocación o engaño semejante. En los delitos contra los derechos de los ciudadanos extranjeros se castiga el promover, favorecer o facilitar, directa o indirectamente, el tráfico ilegal o la inmigración clandestina de personas desde, en tránsito o con destino a España. Y la trata de personas consiste en captar, transportar, acoger, recibir o alojar a una persona, nacional o extranjera, empleando violencia, intimidación o engaño, o bien abusando de una situación de superioridad o de necesidad, o de la vulnerabilidad de la víctima. Incluso podría apreciarse un delito contra la seguridad y la vida o integridad física de los trabajadores en función de las condiciones en las que se encontraran en el buque

En cuanto a los delitos contra la Seguridad Social, éstos consisten en eludir el pago de las cuotas, obtener devoluciones o disfrutar de reducciones indebidas, cuya cuantía ha de superar necesariamente los 50.000 euros (arts. 305 a 307 del CP).

Según los arts. 3 y 52.3 de la LISOS y el art. 5 del Reglamento 928/1998, ante la existencia de un procedimiento penal sobre hechos que puedan ser constitutivos de infracción, se paralizará el procedimiento sancionador hasta *“la firmeza de la sentencia o auto de sobreseimiento dictado por la autoridad judicial”*.

VI. Conclusión.

Haciendo recopilación de lo hasta aquí expuesto, en el supuesto de hecho planteado existen varias infracciones en materia laboral referidas al trabajo de extranjeros, al trabajo de menores y en materia de Seguridad Social por irregularidades. Derivándose de la misma actuación inspectora, deben acumularse en una sola acta las infracciones correspondientes a la misma materia, es decir, las cuestiones sobre trabajo de extranjeros y sobre trabajo de menores figurarán en un acta, con una infracción por cada uno de los extranjeros a bordo del buque, y las cuestiones de Seguridad Social figurarán en otro acta, reflejándose por separado una infracción por cada trabajador al que no se haya dado afiliado ni dado de alta y una sola infracción por falta de ingreso de todas las contingencias en la Tesorería de la Seguridad Social (art. 48.8 de la LISOS y art. 16 del Real Decreto 928/1998).

En cuanto al procedimiento a seguir, tanto el procedimiento sancionador como el expediente de regulación pueden tramitarse o no simultáneamente (art. 1 y 2 del Real Decreto 928/1998), aunque diferenciando que por una parte se encuentran las multas como sanción derivada de un procedimiento por infracción e impuestas por el órgano competente y por otro lado se encuentra la liquidación de las cantidades debidas a la Seguridad Social⁵⁰. Esta posibilidad es contemplada explícitamente por el art. 31.4 de la LGSS, que establece que *“las actas de liquidación y las de infracción que se refieran a los mismos hechos se practicarán*

⁵⁰ A este respecto, el art. 43 de la LISOS indica que *“las sanciones que puedan imponerse a los distintos sujetos responsables, se entenderán sin perjuicio de las demás responsabilidades exigibles a los mismos, de acuerdo con los preceptos de la Ley General de la Seguridad Social y de sus disposiciones de aplicación y desarrollo”*. En cuanto al cálculo de las cuotas de la Seguridad Social va a tomarse en consideración la remuneración total que tuviera derecho a percibir el trabajador (art. 32.1 de la LGSS y art. 65.2 del Reglamento 1415/2004).

simultáneamente por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social” así como por el art. 53.3 de la LISOS, a cuyo tenor, “las actas de liquidación de cuotas de la Seguridad Social y las actas de infracción en dicha materia, cuando se refieran a los mismos hechos, se practicarán simultáneamente por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y se tramitarán conforme al procedimiento establecido en la correspondiente normativa”; existiendo también referencias a esta práctica simultánea en el art. 40.3 de la LISOS, el art. 25 del Real Decreto 928/1998 y el art. 74 del Reglamento 1415/2004.

De ser el caso, el art. 34 del Reglamento 928/1998 preceptúa que se notificarán simultáneamente al sujeto responsable cada una de las actas con sus correspondientes requisitos formales, siguiéndose un procedimiento conjunto que se corresponde con el establecido para las actas de liquidación. Al final figurará una propuesta de resolución para ambas actas realizada por el Jefe de Unidad especializada de Seguridad Social de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

Una vez existe resolución, las multas correspondientes al acta de infracciones se cobrarán siguiendo el Real Decreto 939/2005, de 29 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de Recaudación para su ingreso en la Agencia Tributaria; mientras que las liquidaciones en favor de la Seguridad Social se registrarán por el Reglamento General de Recaudación de la Seguridad Social y se ingresarán en la Tesorería de la Seguridad Social. A este respecto, el art. 25 del Reglamento 928/1998 establece que *“las sanciones pecuniarias a que se refiere este Reglamento, impuestas por órganos de la Administración General del Estado, excepto por infracciones en materia de Seguridad Social, serán recaudadas por el procedimiento establecido en el Reglamento General de Recaudación, aprobado por Real Decreto 939/2005, de 29 de julio, correspondiendo la recaudación en período voluntario a las Delegaciones de Economía y Hacienda y en período ejecutivo a la Agencia Estatal de la Administración Tributaria”* mientras que *“las sanciones pecuniarias impuestas por órganos de la Administración General del Estado por infracciones en materia de Seguridad Social serán hechas efectivas en la Tesorería General de la Seguridad Social, que procederá a su reclamación a los solos efectos recaudatorios en los términos establecidos en el Reglamento General de Recaudación de la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto 1415/2004, de 11 de junio. A tal efecto se le remitirá certificación del acto firme para que, a los solos efectos recaudatorios y sin posibilidad de revisión, proceda a su reclamación. No obstante cuando la competencia para la imposición de sanciones pecuniarias le corresponda a la Tesorería General de la Seguridad Social, en la resolución que se dicte al efecto, se liquidará además la sanción correspondiente y se procederá a requerir su pago. De la efectividad del pago, se dará cuenta por dicha Tesorería General de la Seguridad Social, en el plazo de diez días hábiles, al órgano competente para resolver. De no efectuarse el ingreso en los plazos señalados, se instará la recaudación en vía ejecutiva por los órganos y procedimientos establecidos en el Reglamento General de Recaudación de la Seguridad Social”*.

4. LAS PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL.

I. Concepto y regulación general.

La Seguridad Social puede definirse como aquella concreta modalidad de actuación administrativa orientada a compensar la pérdida de rentas de trabajo mediante prestaciones, sobre todo dinerarias, que el Estado financia⁵¹. Está contemplada en la Constitución Española, concretamente en los arts. 25.2, 41, 129.1 y 149.1.17^a, de entre los que cabe destacar el art. 41 de la CE que establece que *“los poderes públicos mantendrán un régimen público de Seguridad Social para todos los ciudadanos que garantice la asistencia y prestaciones sociales suficientes ante situaciones de necesidad, especialmente en caso de desempleo. La asistencia y prestaciones complementarias serán libres”*. Su regulación básica se encuentra en la ya citada LGSS.

Para acotar la cuestión objeto de análisis, es necesario poner el centro de atención en las prestaciones de la Seguridad Social. Las prestaciones son un conjunto de medidas, en su mayoría económicas, que pone en funcionamiento la Seguridad Social para prever, reparar o superar determinadas situaciones de infortunio o estados de necesidad concretos, que suelen originar una pérdida de ingresos o un exceso de gastos en las personas que los sufren⁵². Estas prestaciones incluyen, entre otras, la asistencia sanitaria, la incapacidad temporal y permanente, las lesiones permanentes no invalidantes, la maternidad o paternidad, el riesgo durante el embarazo y la lactancia, el cuidado de menores afectados por cáncer u otra enfermedad grave, las prestaciones familiares (que pueden ser por nacimiento o adopción, por menor acogido a cargo, por parto o adopción múltiples y por determinadas circunstancias como familias numerosas, monoparentales y en los casos de madres con discapacidad), el seguro escolar, la prestación por desempleo, la jubilación (o el Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez) y la muerte o supervivencia (que comprende el auxilio por defunción, las pensiones de viudedad, orfandad y a favor de familiares, así como la indemnización especial a tanto alzado para el caso de accidente de trabajo y enfermedad profesional).

II. Situación en España de los extranjeros solicitantes de las prestaciones de Seguridad Social.

Antes de continuar es necesario tener presente que las distintas situaciones en la que los extranjeros se encuentren en España determinan los diferentes regímenes de acceso a las prestaciones de la Seguridad Social. Por ello, es relevante la consideración que la familia de la Sra. Amina y el Sr. Thomas tiene con respecto a su situación administrativa en España.

La propia redacción del supuesto indica que la familia de Burkina Faso solicita las prestaciones nada más llegar a España. En ese momento, y con independencia de lo que ocurra con posterioridad en relación con su solicitud de asilo y que ha sido objeto de análisis en la cuestión precedente, se encuentran en España en situación irregular. Esto es así porque la Ley de Extranjería indica que se encuentran irregularmente en España aquellos extranjeros que carezcan de autorización de residencia, que tengan caducada la autorización de estancia por más de tres meses y que no hayan obtenido su prórroga (art. 53 de la Ley de Extranjería).

⁵¹ MARTÍNEZ GIRÓN, J., ARUFE VARELA, A., y CARRIL VÁZQUEZ, X. M., *Derecho de la Seguridad Social*, Ed. Netbiblio, Oleiros 2013, pág. 1.

⁵² Definición extraída de la página web de la Seguridad Social, concretamente http://www.seg-social.es/Internet_1/Trabajadores/PrestacionesPension10935/Accionprotectorapre12778/index.htm (última consulta 10/06/14).

Diferente sería el caso de que les fuera concedida la protección subsidiaria a las hijas de la familia fruto de su solicitud de asilo y que, consecuentemente, esta protección subsidiaria se les reconozca también a los padres según el criterio de reagrupación familiar que ha sido convenientemente tratado en la cuestión anterior, ya que esto determina que pasarían a ser residentes legales en España. Así lo establece el art. 148.3.f) de la Ley de Extranjería cuando apunta que les será concedida la residencia de larga duración a los “*apátridas, refugiados o beneficiarios de protección subsidiaria que se encuentren en territorio español y a quienes se les haya reconocido el respectivo estatuto en España*”⁵³. De ser así, la familia pasaría a disfrutar de “*los servicios y las prestaciones sociales, tanto a las generales y básicas como a las específicas, en las mismas condiciones que los españoles*” (art. 14.2 de la Ley de Extranjería).

III. Prestaciones de Seguridad Social de los extranjeros irregulares.

Las situaciones de irregularidad de los extranjeros implican que éstos no se encuentren incluidos en el ámbito subjetivo del sistema de la Seguridad Social (art. 7 de la LGSS). Consecuencia directa de esta situación de irregularidad es la imposibilidad de acceder a la afiliación o al alta del trabajador en el régimen correspondiente; provocando todo ello que no pueda verse beneficiado por las prestaciones de la Seguridad Social⁵⁴.

La Ley de Extranjería contiene un precepto relativo a esta materia en relación con los extranjeros en situación irregular. Es el art. 14, según el cual para acceder a las prestaciones y servicios de la Seguridad Social en las mismas condiciones que los españoles es necesario que se trate de extranjeros residentes en España. Sin embargo, su apartado tercero indica que “*los extranjeros, cualquiera que sea su situación administrativa, tienen derecho a los servicios y prestaciones sociales básicas*”, encuadrándose en este supuesto los extranjeros irregulares como lo son los miembros de la familia de Burkina Faso.

El contenido que integra esos servicios y prestaciones básicas no se encuentra legalmente establecido, por lo que se perfila como una cuestión de interpretación compleja; con todo, el extranjero irregular tiene derecho a los servicios y prestaciones de la Seguridad Social revestidos de la nota de universalidad por ser de primer nivel y generales, configurados como una estructura básica del sistema encaminada al aumento de la calidad de vida y al desarrollo de todos los individuos de la sociedad⁵⁵.

En primer lugar, en lo que respecta a las contingencias comunes, se echa en falta una norma que expresamente determine cuáles se consideran básicas y, por lo tanto, están en la órbita de las prestaciones de la Seguridad Social a las que los extranjeros irregulares tienen derecho, y cuáles no son básicas y quedan excluidos de ellas; lo que provoca que se tenga que hacer un

⁵³ En sentido inverso, el art. 36.1.c de la LO 12/2009 también establece que “*la autorización de residencia y trabajo permanente, en los términos que establece la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social*”.

⁵⁴ GONZÁLEZ ORTEGA, S., *La protección social de los trabajadores extranjeros*, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Gobierno de España, disponible online en la dirección web <http://www.seg-social.es/prdi00/groups/public/documents/binario/113305.pdf> (última visita el 5/6/14), pág. 217.

⁵⁵ EZQUERRA HUERVA, A., *Marco jurídico de los servicios sociales en España*, disponible online en la página web http://books.google.es/books?id=WYYGBpLM4ecC&pg=PA220&lpg=PA219&ots=5bS_nzmCdt&focus=viewport&hl=es#v=onepage&q&f=false (última visita el 5/6/14), pág. 219 y 221.

análisis individualizado y muchas veces controvertido de cada una de ellas. Dentro de estas contingencias comunes se encuentra la prestación familiar por hijo menor de edad solicitada por la Sra. Amina y el Sr. Thomas, y que se analizará con posterioridad.

Merece una mención aparte el derecho a la asistencia sanitaria, por su importancia y por su especial configuración. El Real Decreto 1192/2012, de 3 de agosto, por el que se regula la condición de asegurado y de beneficiario a efectos de la asistencia sanitaria en España, con cargo a fondos públicos, a través del Sistema Nacional de Salud modificó la configuración de esta prestación para los extranjeros irregulares. Concretamente, los extranjeros irregulares gozan de cobertura de urgencia por enfermedad grave o accidente, cualquiera que sea la causa y hasta el alta médica, asistencia al embarazo, parto y postparto y los menores de 18 años (Disposición Adicional 8 del Real Decreto 1192/2012, de 3 de agosto, por el que se regula la condición de asegurado y de beneficiario a efectos de la asistencia sanitaria en España, con cargo a fondos públicos a través del Sistema Nacional de Salud, modificado por el Real Decreto 576/2013, de 26 de julio, por el que se establecen los requisitos básicos del convenio especial de prestación de asistencia sanitaria a personas que no tengan la condición de aseguradas ni de beneficiarias del sistema nacional de salud)⁵⁶.

En segundo lugar, en lo referente a las contingencias profesionales, en principio, los extranjeros irregulares tendrán derecho a las contingencias profesionales de accidente de trabajo y enfermedad profesional, que se materializan en prestaciones de incapacidad temporal o permanente, y de muerte y supervivencia. Así lo indica el art. 124.4 de la LGSS que señala que *“no se exigirán períodos previos de cotización para el derecho a las prestaciones que se deriven de accidente, sea o no de trabajo, o de enfermedad profesional, salvo disposición legal expresa en contrario”* (cfr. Sentencias del Tribunal Supremo de 9 de junio de 2003 y 29 de septiembre de 2003)⁵⁷. En lo que respecta al caso, el Convenio número 19 de la OIT, que entró en vigor tanto

⁵⁶ Sin embargo, para la situación de los solicitantes de asilo es aplicable la Disposición Adicional Cuarta del Real Decreto 1192/2012 en virtud de la cual *“las personas solicitantes de protección internacional cuya permanencia en España haya sido autorizada por este motivo recibirán, mientras permanezcan en esta situación, asistencia sanitaria con la extensión prevista en la cartera común básica de servicios asistenciales del Sistema Nacional de Salud regulada en el artículo 8 bis de la Ley 16/2003, de 28 de mayo. Asimismo, se proporcionará la atención necesaria, médica o de otro tipo, a los solicitantes de protección internacional con necesidades especiales”*.

⁵⁷ En la misma línea, el art. 42 del Real Decreto 84/1996, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento general sobre inscripción de empresas y afiliación, altas, bajas y variaciones de datos de trabajadores en la Seguridad Social establece en su apartado segundo que *“Con independencia de lo dispuesto en el apartado anterior, los trabajadores por cuenta ajena extranjeros de países que hayan ratificado el Convenio número 19 de la Organización Internacional del Trabajo, de 5 de junio de 1925, que presten sus servicios sin encontrarse legalmente en España y sin autorización para trabajar o documento que acredite la excepción a la obligación de obtenerla, se considerarán incluidos en el sistema español de Seguridad Social y en alta en el régimen que corresponda a los solos efectos de la protección frente a las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales. Ello se entiende sin perjuicio de la aplicación, a los mismos efectos de protección, del principio de reciprocidad expresa o tácitamente reconocida. Los extranjeros que, precisando de autorización administrativa previa para trabajar, desempeñen una actividad en España careciendo de dicha autorización, no estarán incluidos en el sistema de la Seguridad Social, sin perjuicio de que puedan considerarse incluidos a efectos de la obtención de determinadas prestaciones de acuerdo con lo establecido en la ley”*. En lo que respecta al caso, el Convenio número 19 de la OIT entró en vigor tanto en España como en Burkina Faso el 30 junio 1969, y señala en su art. 1 que *“1. Todo Miembro de la Organización Internacional del Trabajo que ratifique el presente Convenio se obliga a conceder a los nacionales de cualquier otro Miembro que lo haya ratificado, y que fueren víctimas de accidentes del trabajo ocurridos en el territorio de aquél, o a sus derechohabientes, el mismo trato que otorgue a sus propios nacionales en materia de indemnización por accidentes del trabajo. 2. Esta igualdad de trato será otorgada a los*

en España como en Burkina Faso el 30 junio 1969, señala en su art. 1 que “1. *Todo Miembro de la Organización Internacional del Trabajo que ratifique el presente Convenio se obliga a conceder a los nacionales de cualquier otro Miembro que lo haya ratificado, y que fueren víctimas de accidentes del trabajo ocurridos en el territorio de aquél, o a sus derechohabientes, el mismo trato que otorgue a sus propios nacionales en materia de indemnización por accidentes del trabajo.* 2. *Esta igualdad de trato será otorgada a los trabajadores extranjeros y a sus derechohabientes sin ninguna condición de residencia. Sin embargo, en lo que se refiere a los pagos que un Miembro, o sus nacionales, tengan que hacer fuera de su propio territorio en virtud de este principio, las disposiciones que hayan de tomarse se regirán, si fuere necesario, por acuerdos especiales celebrados con los Miembros interesados*”.

Sin embargo, el subsidio de desempleo sí se ve afectado directamente por la situación irregular del extranjero a pesar de ser una contingencia genuinamente profesional, como se tendrá ocasión de analizar.

Con respecto a la responsabilidad en materia de prestaciones en relación con los trabajadores irregulares, el art. 36.5 de la Ley de Extranjería atribuye la responsabilidad del empresario⁵⁸.

IV. Prestación familiar por hijos menores de edad.

El hecho de la maternidad y la paternidad implican una serie de consecuencias a nivel laboral y prestacional tendentes a facilitar dicha situación.

La asignación económica por hijo menor a cargo es una asignación económica no contributiva por cada hijo a cargo. El art. 181.a) de la LGSS que dispone las circunstancias que han de concurrir y que son ser el hijo “*menor de 18 años o, cuando siendo mayor de dicha edad, esté afectado por una minusvalía, en un grado igual o superior al 65 por ciento, a cargo del beneficiario, cualquiera que sea la naturaleza legal de la filiación de aquéllos, así como por los menores acogidos, en acogimiento familiar, permanente o preadoptivo*”. Los beneficiarios de esta prestación han de cumplir con los requisitos establecidos por el art. 182 de la LGSS, siendo el primero el de residir legalmente en territorio español.

Aún sin seguir analizando esta figura, a la vista de la afirmación que se acaba de hacer y de los datos del caso, se puede concluir que la familia de Burkina Faso carece de derecho a prestación familiar por hijos menores en el momento en el que solicita esta prestación.

V. Prestación por desempleo.

Con las prestaciones por desempleo se protege la situación del trabajador que, a pesar de querer y poder trabajar, pierde su empleo o ve reducida su jornada ordinaria de trabajo y, consecuentemente su remuneración. Consiste bien en una prestación contributiva, cuya cuantía y

trabajadores extranjeros y a sus derechohabientes sin ninguna condición de residencia. Sin embargo, en lo que se refiere a los pagos que un Miembro, o sus nacionales, tengan que hacer fuera de su propio territorio en virtud de este principio, las disposiciones que hayan de tomarse se regirán, si fuere necesario, por acuerdos especiales celebrados con los Miembros interesados”.

⁵⁸ Sobre este particular, *cfr.* GONZÁLEZ ORTEGA, S., *op. cit.*, págs. 145 a 150.

duración depende de la previa cotización, o bien en un subsidio o prestación asistencial para cubrir situaciones de necesidad⁵⁹.

La Ley de Extranjería contempla expresamente que el trabajador irregular no podrá obtener prestación por desempleo en su art. 36.5, en la redacción dada por la Ley Orgánica 2/2009, de 11 de diciembre⁶⁰. La jurisprudencia ya había venido considerando la legalidad de la situación del extranjero en España requisito *sine qua non* para generar un derecho a la prestación por desempleo; de manera muy significativa en la Sentencia del Tribunal Supremo de 18 marzo de 2008, en la cual se niega a un extranjero en situación irregular la protección por desempleo. El Alto Tribunal considera que extender más allá de las contingencias profesionales de accidente de trabajo y enfermedad profesional la protección de un extranjero irregular implica una regularización indirecta de su situación puesto que la percepción de la prestación por desempleo implica la suspensión de la expulsión del extranjero irregular del territorio español tal y como señala el art. 57.5 d) de la Ley de Extranjería⁶¹.

Por lo expuesto, puede concluirse que en el momento de solicitud de la prestación por desempleo, los progenitores de la familia procedente de Burkina Faso no tienen derecho a la misma por imperativo legal.

VI. Prestaciones de la Seguridad Social y condición de refugiado.

Por último, se podría hacer una referencia sucinta para el caso de que les fuera concedida la protección subsidiaria a la familia, y se convierten en residentes legales en territorio español.

En cuanto a la prestación por hijos menores a cargo, una vez cumplido el requisito de la residencia y el resto de los contemplados en el art. 182 de la LGSS (y que son no percibir ingresos anuales de cualquier naturaleza superiores a 11.519,16 €, computados conjuntamente los de ambos progenitores, y no tener derecho a prestaciones de esta misma naturaleza en cualquier otro régimen público de protección social) podría solicitar la prestación uno de los dos progenitores por cada una de las dos hijas que conviven y dependen de ellos. La cuantía de la asignación se determina en el art. 182 bis de la LGSS, partiendo de una cantidad fija de 291 euros que se ve aumentada en determinados supuestos contemplados en el apartado 2 en los que la familia del supuesto, en principio, no incurre. Se les abonará a semestralmente por semestre vencido, siempre y cuando cumplan con sus obligaciones de comunicar las variaciones y presentar anualmente el certificado de ingresos para el ejercicio que corresponda (arts. 182 a 184 de la LGSS).

⁵⁹ *Memento Práctico Social 2014, op. cit.*, pág. 323.

⁶⁰ Lo hace de la siguiente manera: “La carencia de la autorización de residencia y trabajo, sin perjuicio de las responsabilidades del empresario a que dé lugar, incluidas las de Seguridad Social, no invalidará el contrato de trabajo respecto a los derechos del trabajador extranjero, ni será obstáculo para la obtención de las prestaciones derivadas de supuestos contemplados por los convenios internacionales de protección a los trabajadores u otras que pudieran corresponderle, siempre que sean compatibles con su situación. En todo caso, el trabajador que carezca de autorización de residencia y trabajo no podrá obtener prestaciones por desempleo”.

⁶¹ FERNÁNDEZ AVILÉS, J. A., “¿Hay protección por desempleo para los trabajadores extranjeros en situación irregular?”, *Revista de Derecho Migratorio y Extranjería* núm. 31, 3/2012, disponible online en la dirección web <http://portaljuridico.lexnova.es/practica/JURIDICO/184778/hay-proteccion-por-desempleo-para-los-trabajadores-extranjeros-en-situacion-irregular> (última visita el 5/6/14).

En lo referente a la prestación por desempleo, una vez los progenitores de la familia de Burkina Faso obtengan autorización de residencia y trabajo, una vez les sea concedida la protección subsidiaria, podrán acceder a esta contingencia. No hay que olvidar una especialidad del régimen de los refugiados, que les habilitaría para trabajar con anterioridad, que es la contemplada en el art. 32 de la Ley 12/2009, *“las personas solicitantes de protección internacional serán autorizadas para trabajar en España en los términos que reglamentariamente se establezcan”* y en el art. 15 de su Reglamento aprobado por el Real Decreto 203/1995, de 10 de febrero a cuyo tenor *“el solicitante de asilo podrá ser autorizado a trabajar por la autoridad competente, de acuerdo con lo previsto en la normativa vigente de extranjería, en función de las circunstancias del expediente y la situación del interesado”*. La prestación por desempleo se articula en dos niveles diferenciados; por un lado, el nivel contributivo, con el objeto de proporcionar prestaciones sustitutivas de las rentas salariales dejadas de percibir (Capítulo II de Título III de la LGSS), y por otro lado, nivel asistencial, complementario del anterior con el objeto de garantizar unos ingresos mínimos (Capítulo III del Título III de la LGSS). Para estar comprendido en el primero de los niveles es necesario que el solicitante cumpla con los requisitos establecidos en el art. 207 de la LGSS, y para estar comprendido en el segundo hay que remitirse al art. 215 de la LGSS. Es decir, una vez se encuentren autorizados para trabajar, hayan celebrado un contrato de trabajo con alta en la Seguridad Social en las mismas condiciones que un español y hayan cotizado un tiempo para acceder al nivel contributivo o no para acceder al nivel asistencial, tendrán derecho a prestación por desempleo.

4. Contratos mercantiles marítimos.

1. HECHOS Y OBJETO DE LA CUESTIÓN.

Se analizará a continuación la contratación mercantil de carácter marítimo presente en el caso partiendo de los datos que siguen. El buque “Pobre Mitrofán”, con pabellón español y capitán español llamado Sr. Gutiérrez, procede de Mauritania transportando un cargamento perteneciente a la empresa Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A. Es interceptado en las costas españolas por la Guardia Civil ante las sospechas de que realiza tráfico ilícito de inmigrantes y en su interior son incautadas 2.000 cajetillas de tabaco.

2. CONCEPTO Y REGULACIÓN GENERAL.

I. Concepto de contrato mercantil marítimo.

Se califica como contrato mercantil aquel que surge como instrumento necesario para regular las relaciones jurídicas a que da lugar la actividad profesional del empresario con los adquirentes de bienes y servicios en el mercado, ya sean otros empresarios o los llamados consumidores⁶². Tendrá la calificación de marítimo aquel que esté relacionado con la explotación naval.

II. Regulación general de contrato mercantil.

La navegación marítima, y por extensión los contratos que se realizan en el referido marco, se caracteriza por tener ciertas particularidades por razón del medio en el que se desarrolla. Para comenzar, su regulación se encuentra dispersa en multitud de normas de carácter internacional, nacional o convencional.

Desde el punto de vista internacional, son numerosos los Tratados internacionales en la materia, en los que se regulan diferentes aspectos concretos. Así, a título de ejemplo cabría señalar Por ejemplo, el Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil derivada de daños debidos a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, suscrito en Bruselas el 29 de noviembre de 1969 y que entró en vigor en España el 7 de marzo de 1976, y su Protocolo 1992, que entró en vigor el 6 de junio de 1995; el Convenio internacional de constitución de un Fondo Internacional de indemnización de daños causados por la contaminación por hidrocarburos, hecho en Bruselas el 18 de diciembre de 1971 y en vigor desde el 6 de enero de 1982, con sus Protocolos de 1971 y 1992, en vigor desde el 6 de mayo de 1998; el Convenio de Londres de 19 de noviembre de 1976 de limitación de la responsabilidad nacida de las reclamaciones de Derecho marítimo, en vigor desde el 1 de diciembre de 1986 en España; el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo 1979, hecho en Hamburgo el 27 de abril de 1979 y en vigor en España desde 13 de marzo de 1993; o, en fin, el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989 y en vigor desde el 27 de

⁶² SANCHEZ CALERO, F., *Instituciones de Derecho Mercantil Volumen II*, Ed. Aranzadi-Thomson Reuters, Pamplona 2012, pág. 118.

enero de 2006. Dichos Convenios sólo despliegan sus efectos dentro de su propio ámbito de aplicación, tanto material como territorial, y sus normas prevalecen sobre las de la legislación de origen interno. Por ello, lo frecuente es que en esta materia sólo se apliquen a situaciones internacionales muy determinadas, dando lugar a una dualidad de regímenes, en detrimento de la seguridad jurídica.

En cuanto a la legislación nacional, multitud de leyes sectoriales que afectan a determinados aspectos relacionados con cada uno de los contratos que se pueden realizar en la navegación marítima. Así, por ejemplo, nos encontramos con la Ley de Hipoteca Naval, de 21 de agosto de 1893; la Ley de Transporte Marítimo de Mercancías en Régimen de Conocimiento de Embarque, de 22 de diciembre de 1949⁶³; la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro; el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, de Buques, Abanderamiento, Matriculación y Registro Marítimo; el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; o con el Real Decreto de 14 de diciembre de 1956, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil (concretamente, los Títulos V y VI siguen en vigor). Además, el Libro III del Código de Comercio (en adelante, C. de C.)⁶⁴, en sus arts. 573 a 869, regula esta materia desde el año 1885. Aunque resulta hoy arcaico y superado en gran medida por la realidad de la navegación marítima, aún conserva algunos de sus preceptos en vigor con carácter subsidiario.

Aparte de las regulaciones anteriormente citadas, tienen una importancia capital en la navegación marítima la unificación de carácter internacional hecha a través tanto de los usos como de los formularios tipo. En cuanto a los usos, principalmente tienen un carácter interpretativo de la realidad contractual (términos y expresiones de los contratantes, por ejemplo). Podemos destacar las Reglas de York y Amberes, una recopilación hecha a nivel internacional de normas, prácticas y principios en materia de avería gruesa, pero que no tienen rango ni fuerza de tratado internacional; o los INCOTERMS (*International Commercial Terms*) que son recopilación de cláusulas relativas a la entrega de la mercancía, traspaso del riesgo, costos y responsabilidades en la compraventa internacional, recopiladas por la Cámara Internacional de Comercio. Por otra parte, los formularios tipo (contratos, pólizas o conocimientos) no pueden ser considerados fuente del Derecho sino de las obligaciones de sus contratantes por el juego de la autonomía de la voluntad, y en los negocios relativos a la navegación marítima lo habitual es que se acepten sin más. Es importante apuntar que tienen su origen en el Derecho anglosajón y que, por lo tanto, hay presencia de conceptos extraños para el Derecho continental (de hecho, un alto porcentaje de los litigios surgidos con ocasión de esta materia son resueltos por arbitraje en Londres y con arreglo al Derecho inglés en virtud de cláusula de sumisión). A modo meramente ilustrativo, constituyen formularios tipo las pólizas de fletamento, con los conocimientos de embarque y con otros documentos de la BIMCO, INTERTANKO e INTERCARGO.

⁶³ Introduce en España las normas del Convenio de Bruselas, de 25 de agosto de 1924, sobre unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque en buques mercantes.

⁶⁴ Se estructura en cinco Títulos: el primero trata del buque; el segundo, de las personas que intervienen en el comercio marítimo; el tercero, de los contratos especiales del comercio marítimo; el cuarto, de los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo; y el quinto, de la liquidación de averías.

3. EL BUQUE Y EL NAVIERO O EMPRESARIO MARÍTIMO.

Dejando la compleja regulación al margen, para determinar los contratos de carácter mercantil que pueden aparecer en el caso es necesario comenzar por delimitar dos conceptos imprescindibles en el Derecho marítimo: el buque y el empresario marítimo o naviero.

I. El buque.

El buque, ante el silencio del C. de C., está definido en el Reglamento del Registro Mercantil de 1956 (en adelante, RRM) y en el TRLPEMM. El art. 146 del RRM apunta que *“se reputarán buques, para los efectos del Código de Comercio y de este Reglamento, no sólo las embarcaciones destinadas a la navegación de cabotaje o altura, sino también los diques flotantes, pontones, dragas, gánguiles y cualquier otro aparato flotante destinado o que pueda destinarse a servicios de la industria o comercio marítimo o fluvial”* mientras que el art. 9 del TRLPEMM marca la diferencia entre buques civiles, mercantes y plataformas fijas. En concreto, dispone que *“1. A efectos de esta Ley se considera flota civil española: a) La flota mercante nacional; b) La flota pesquera nacional; c) Los buques de recreo y deportivos nacionales; d) Los demás buques civiles españoles no incluidos en las letras anteriores. 2. Se entiende por buque civil cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional. 3. Se entiende por buque mercante todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca. 4. Se entiende por plataforma fija todo artefacto o instalación susceptible de realizar operaciones de exploración o explotación de recursos marítimos o de destinarse a cualesquiera otra actividad, emplazadas sobre el lecho de la mar, anclado o apoyado en el. Se exceptúan de lo anterior aquellas instalaciones como son los oleoductos, gasoductos, cables submarinos, emisarios submarinos, y cualquier otro tipo de tuberías o instalaciones de carácter industrial o de saneamiento”*.

Se observa cómo ambos textos legales siguen criterios distintos al exigir el RRM la flotabilidad y la adscripción a un destino mercantil y el TRLPEMM que el destino sea la navegación. Por último, la Dirección General de los Registros y del Notariado consideró que también las embarcaciones con fines de recreo, deportivos, científicos, etc. podían tener acceso al Registro Mercantil (hoy Registro de Bienes Muebles).

El buque se caracteriza por ser una cosa mueble (art. 585 C. de C.) aunque con un régimen de adquisición y gravamen similar al de los bienes inmuebles; compuesta de partes o elementos que, aunque son susceptibles de separación, conforman una unidad orgánica⁶⁵; y susceptible de matriculación, abanderamiento e inscripción registral por su naturaleza jurídica.

En cuanto al registro, el sistema español se estructura en torno a un doble sistema registral obligatorio en el Registro Marítimo de Buques y Empresas Navieras y en el Registro de Bienes Muebles. En primer lugar, el Registro Marítimo es un registro público de carácter administrativo configurado como instrumento de control de la Administración Pública sobre el buque (características, derechos existentes sobre él, supervisión de la actividad que realiza,

⁶⁵ Cabe distinguir las partes integrantes del buque, de carácter esencial e inseparable, de las pertenencias destinadas al servicio permanente del buque (botes salvavidas, aparejos, instrumentos de navegación, anclas, etc.) y de los accesorios incorporados a dicho servicio, pero no de manera permanente o estable (cosas fungibles destinadas al servicio del buque: combustible, alimentos, botiquín).

vigilancia de las condiciones de seguridad, entre otros aspectos, y cuya última anotación corresponderá con su baja) y está regulado en el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, de Buques, Abanderamiento, Matriculación y Registro Marítimo y en el TRLPEMM⁶⁶.

El Registro de Bienes Muebles es también un registro público, pero con consecuencias jurídico-privadas que derivan de la función de publicidad que cumple frente a terceros. Este Registro se crea por el Real Decreto 1828/1999, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Registro de Condiciones Generales de la Contratación⁶⁷. La inscripción del buque en el Registro Marítimo de Buques y Empresas Navieras se denomina matrícula. El proceso de matrícula se realiza en un puerto, que le confiere un domicilio; posteriormente se inscribe el buque otorgándole la nacionalidad correspondiente a dicho domicilio y finalmente se le otorga el pabellón español que lo faculta para enarbolar la bandera española⁶⁸.

II. El naviero o empresario marítimo.

El empresario marítimo o naviero está contemplado en el Libro III del C. de C. como un tipo especial de empresario y, pese al confuso concepto que aporta el C. de C. en los arts. 586.2 y 595⁶⁹, se puede definir como la *“persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales”* (art. 10 del TRLPEMM), es decir, aquella persona que ejerce y desarrolla en nombre propio y con carácter habitual una actividad de explotación de un buque por su cuenta y riesgo, con independencia de que sea o no el propietario del mismo.

De manera similar al buque, el empresario marítimo o naviero ha de estar inscrito en la matrícula de comerciantes de la provincia de manera obligatoria (art. 595.1 del C. de C.). Este mandato legal se corresponde actualmente la inscripción en el Registro Marítimo de Buques y Empresas Navieras anteriormente descrito. Cabe apuntar que la inscripción del empresario naviero aunque sea empresario individual es una especialidad frente a la regla general de

⁶⁶ Especialmente merece su art. 251: *“1. El Registro de buques y Empresas navieras es un registro público de carácter administrativo que tiene por objeto la inscripción de: los buques abanderados en España y las Empresas navieras españolas. 2. A efectos de su identificación, en la inscripción de los buques se hará constar todas sus circunstancias esenciales y sus modificaciones, así como los actos y contratos por los que se adquiera o transmita su propiedad, los de constitución de hipotecas o imposición de derechos reales y cualquier otro extremo que se determine legal o reglamentariamente. 3. En la inscripción de las Empresas navieras se hará constar el acto constitutivo y sus modificaciones, el nombramiento y cese de sus administradores, los buques de su propiedad o que exploten, y cualquier otra circunstancia que se determine legal o reglamentariamente. 4. La inscripción en el Registro de buques y Empresas navieras no exime del cumplimiento de los deberes de inscripción en otros Registros públicos que puedan existir. 5. Lo dispuesto en este artículo se entenderá sin perjuicio de lo preceptuado en la disposición adicional decimoquinta, reguladora del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.”*

⁶⁷ Su Disposición Adicional Única establece que *“1. Se crea el Registro de Bienes Muebles, integrado por las siguientes secciones: 1ª Sección de Buques y Aeronaves”*.

⁶⁸ Esta materia está regulada por el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, de Buques, Abanderamiento, Matriculación y Registro Marítimo.

⁶⁹ El art. 586.2 del C. de C. señala que *“se entiende por naviero la persona encargada de avituallar o representar el buque en el puerto en que se halle”*; y el art. 595 del C. de C. que *“el naviero, ya sea al mismo tiempo propietario del buque o ya gestor de un propietario o de una asociación de copropietarios, deberá tener aptitud para comerciar y hallarse inscrito en la matrícula de comerciantes de la provincia. El naviero representará la propiedad del buque y podrá, en nombre propio y con tal carácter, gestionar judicial y extrajudicialmente cuanto interese al comercio.”*

considerar facultativa la inscripción de personas individuales que sean empresarios mercantiles, y cuyo objetivo principal es la limitación de la responsabilidad.

El naviero tiene a su cargo una serie de colaboradores dependientes que integran la dotación del buque, es decir, el conjunto de personas organizadas y contratadas para el servicio del mismo, con diversos sometidos y una disciplina especial basada en sus contratos de embarco (art. 253 del TRLPEMM). Está conformada por el capitán y demás oficiales (piloto y contramaestre), la tripulación y, en algunas ocasiones, el sobrecargo. Además, el naviero cuenta con los colaboradores independientes, a saber, el gestor naval, el consignatario, el corredor marítimo, los empresarios de estibe y de carga y descarga y los prácticos del puerto.

4. LOS CONTRATOS MERCANTILES MARÍTIMOS.

I. Introducción

La contratación mercantil de carácter marítimo destinada a la explotación o utilización del buque comprende una multitud de contratos. La regulación que figura en el C. de C. es la ajustada a la realidad del siglo XIX, pero el cambio en las formas de explotación del buque ha dado lugar a modificaciones profundas que necesitan de una nueva regulación.

Para su tratamiento se seguirá su clasificación entre contratos principales, entre los que se encuentra el contrato de arrendamiento, el contrato de flete y el contrato de transporte; y otros contratos considerados auxiliares, como son el contrato de practica, el contrato de carga y descarga y el contrato de remolque. Por último, se analizará el contrato de seguro marítimo.

II. El contrato de arrendamiento.

El contrato de arrendamiento de buques es un contrato por el cual una de las partes – arrendador – se obliga a poner a disposición de otra – arrendatario – un buque por un tiempo determinado sin armar ni equipar, a cambio de un determinado canon (usualmente denominado flete)⁷⁰. Las funciones que asume el arrendatario dirigidas a proporcionarle al buque por su cuenta y riesgo la dotación precisa para navegar, lo convierte en naviero.

Va a regirse por la normativa del Código Civil (en adelante, CC), excepto en aquellos supuestos en los que la especialidad de la cosa arrendada provoque que sea necesaria otra regulación, casos en los que se acudirá por analogía a lo dispuesto en el C. de C. para el contrato de fletamento⁷¹.

Su naturaleza jurídica es la de un arrendamiento de cosa mueble en el que el arrendador cede la posesión de la misma al arrendatario, que pasará a disponer del uso y goce de la misma, junto con la dependencia laboral de la dotación y de su capitán. Puede recaer tanto sobre un

⁷⁰ El Código Civil tiene una definición semejante del contrato de arrendamiento de cosas regulado en los arts. 1554 y siguientes.

⁷¹ La posibilidad de esta aplicación analógica reside en el art. 2 del C. de C. que apunta que “*los actos de comercio, sean o no comerciantes los que los ejecuten, y estén o no especificados en este Código, se regirán por las disposiciones contenidas en él; en su defecto, por los usos del comercio observados generalmente en cada plaza, y, a falta de ambas reglas, por las del Derecho común*”.

buque construido como sobre uno en construcción, e incluso existe la opción de que el buque esté armado y siga considerándose un arrendamiento siempre y cuando la dotación del buque pase a depender del arrendatario.

El contrato de arrendamiento de buque es un contrato consensual, y aunque legalmente no existe la obligación de documentarlo, suele hacerse. Para ello pueden seguirse las instrucciones dadas en el C. de C. para el contrato de fletamento⁷²; pero lo más frecuente es que se documente mediante formularios de ámbito internacional. Concretamente, nos encontramos con los modelos BARECON/89 y BARECON/2001, ITALSCAFO y SHELLDEMISE. En cuanto al acceso de este contrato a los registros públicos, no está contemplado ni en el C. de C., ni en el Registro Mercantil ni en el Registro de Buques y Empresas Marítimas, pero puede inscribirse en la Sección de Buques y Aeronaves del Registro de Bienes Muebles ya que se trata de un registro de titularidades y gravámenes⁷³.

En cuanto a las obligaciones de las partes, el arrendador, que debe tener la libre disposición de sus bienes, está obligado a entregar el buque al arrendatario, a efectuar las reparaciones necesarias para su conservación y a defender al arrendatario de los eventuales ataques de terceros que perturben el goce pacífico del buque. En cuanto a la primera de las obligaciones, el arrendador entregará al arrendatario el buque en el lugar y fecha acordados y con las características pactadas, y su incumplimiento puede dar lugar a la rescisión del contrato o a una indemnización. Siendo el buque una cosa compuesta, se hará entrega de todas sus pertenencias y documentos⁷⁴; y en cuanto a los elementos accesorios (combustible, provisiones, etc.) dependerá de lo pactado en el arrendamiento. Por lo que respecta a la obligación de entregar y mantener el buque en buen estado de navegabilidad, el arrendador ha de efectuar las reparaciones oportunas y no va a responder por vicios ocultos en el buque si escapan de una diligencia razonable o si, como es frecuente, se ha realizado una inspección del buque tras la que el arrendatario así lo ha aceptado, perdiendo el derecho a reclamaciones posteriores. Las reparaciones pueden ser ordinarias (causadas por el uso habitual del buque) o extraordinarias, siendo el arrendador responsable de ambas⁷⁵. Por último, el arrendador debe mantener al arrendatario en el goce pacífico del buque por acciones propias o de terceros durante toda la duración del contrato.

A su vez, el arrendatario, que ha de tener capacidad legal para obligarse, tiene que pagar el precio convenido, usar diligentemente el buque, pagar los gastos acaecidos como consecuencia de la explotación del buque, incluyendo los sueldos de los dependientes, hacerse cargo de las reclamaciones que deriven de la explotación del buque, asegurar el buque y devolverlo a la finalización del contrato. En cuanto al pago del flete, normalmente se pagará por mensualidades adelantadas y su incumplimiento podrá ser razón para que el arrendador rescinda el contrato. El arrendatario utilizará el buque para aquello para lo que ha sido pactado en el contrato y para

⁷² Figuran en el art. 652 del C. de C.

⁷³ *Vid.* Instrucción de la Dirección General de los Registros y del Notariado, sobre datos a remitir por los Registros de buques al Registro Central de Bienes Muebles, de 26 de abril de 2001, que pone de manifiesto que en la Sección de buques y aeronaves se deben inscribir los actos y contratos sobre embarcaciones y aeronaves.

⁷⁴ Aquellos exigidos en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, los enumerados en el art. 612 de C. de C. y los contemplados en el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles

⁷⁵ La excepción a esta regla general es el formulario BARECON, sin embargo, responsabiliza al arrendatario de las reparaciones ordinarias.

aquello para lo que está acondicionado, tanto en cuanto a la carga como a los límites geográficos, haciéndose cargo del pago de los sueldos a la dotación, del combustible, provisiones, derechos de puerto, gastos de mantenimientos, etc. El arrendatario, como naviero ha de hacerse cargo de las reclamaciones de terceros derivadas de su explotación del buque. Ésta explotación debe de estar, además, cubierta por una póliza seguro. Finalmente, el arrendatario tiene que devolver el buque en la fecha y lugar estipulados en el contrato, y su incumplimiento puede conllevar el pago de un importe previamente pactado o una indemnización por daños y perjuicios en favor del arrendador.

En el presente caso, la primera de las opciones es que la empresa Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A. hubiera arrendado el buque “Pobre Mitrofan”.

III. El contrato de fletamento.

El contrato de fletamento es aquel por el que una persona – fletante – pone a disposición de otra – fletador – un buque armado y equipado a cambio de un precio determinado denominado flete, bien por un tiempo determinado o bien por la realización de uno o más viajes. Dicho buque ha de encontrarse en óptimas condiciones de navegabilidad. Se encuentra regulado en los arts. 652 a 718 del C. de C.⁷⁶.

El objeto de este contrato es la puesta a disposición del fletador de un buque listo para navegar y con la finalidad de ser utilizado como medio de transporte, y no la obligación de transportar en sí, que aún cuando se asumiese no tiene la consideración de obligación principal. Sin embargo, las disposiciones del C. de C. determinan que el fletante tiene la obligación de poner el buque a disposición del fletador así como de trasladar el cargamento al puerto de destino, asumiendo las obligaciones de custodia y conservación durante la duración del mismo. Esto se deduce de dos de los artículos que regulan el fletamento. En primer lugar, el art. 657 de C. de C. dispone que en el caso de que el buque resulte inútil para la navegación a lo largo del contrato, el capitán tiene la obligación de fletar otro a su costa para trasladar la carga al puerto de destino. En segundo lugar, el art. 661 del C. de C. indica que ante un naufragio, varada del buque o que sea presa de enemigos o piratas, pierde el fletante el derecho al flete si no lleva la mercancía al puerto de destino aunque dichas causas no le sean imputables⁷⁷. El fletante mantiene tanto la posesión del buque como el control sobre los dependientes.

Es habitual, aunque no obligatorio, la formalización del contrato a través de pólizas de fletamento (“*chartes party*”) cuyo contenido mínimo se determina en el art. 652 de C. de C.⁷⁸. Es

⁷⁶ Lo cierto es que la regulación se refiere mayoritariamente al fletamento por viaje

⁷⁷ Con excepciones reguladas en los arts. 657, 661 y 662 del C. de C.

⁷⁸ No es obligatorio ya que el art. 653 de C. de C. señala que ante la inexistencia de póliza se atenderá al conocimiento. La redacción del art. 652 del C. de C. es la siguiente: “*El contrato de fletamento deberá extenderse por duplicado en póliza firmada por los contratantes, y cuando alguno no sepa o no pueda, por dos testigos a su ruego. La póliza de fletamento contendrá, además de las condiciones libremente estipuladas, las circunstancias siguientes: 1.ª La clase, nombre y porte del buque. 2.ª Su pabellón y puerto de matrícula. 3.ª El nombre, apellido y domicilio del Capitán. 4.ª El nombre, apellido y domicilio del naviero, si éste contratare el fletamento. 5.ª El nombre, apellido y domicilio del fletador, y si manifestare obrar por comisión, el de la persona por cuya cuenta hace el contrato. 6.ª El puerto de carga y descarga. 7.ª La cabida, número de toneladas o cantidad de peso o medida que se obliguen respectivamente a cargar y a conducir, o si es total el fletamento. 8.ª El flete que se haya de pagar, expresando si ha de ser una cantidad alzada por el viaje, o un tanto al mes, o por las cavidades que se hubieren de ocupar, o por el peso o la medida de los efectos en que consista el cargamento, o de cualquiera otro*”

imprescindible que la póliza identifique e individualice el buque, de modo que su incumplimiento deriva en la resolución del contrato o en indemnización, así como la carga con unas exigencias menores. Suele acompañarse del Conocimiento de Embarque (“*Bill of lading*”), obligatorio en el caso de fletamento por viaje, que tiene valor probatorio, acreditando la recepción de la carga a bordo del buque y sirve como título para exigir su entrega en el puerto de destino, de aplicación prioritaria con respecto a la póliza en lo referente a la carga. De igual forma a lo que ocurre con el arrendamiento de buque, existen pólizas-tipo. En el caso del fletamento por tiempo destacan la Póliza BALTIME de la BIMCO o la Póliza NYPE de “*New York Produce Exchange*”, y en cuanto a las pólizas por viaje, la Póliza GENCON de la BIMCO, así como muchas otras dependiendo del tipo de viaje, buque, carga, etc. Algunos de estos modelos incluyen en sus cláusulas la remisión a la legislación aplicable⁷⁹.

En la contratación del fletamento interviene normalmente la figura de los corredores de fletes (“*brokers*”) mediante centros de contratación. Actúa tanto para fletador como para fletante, y negocia el contrato desde sus elementos esenciales (tales como el buque, las mercancías, los puertos, las fechas) como el resto de detalles. Es posible que, además, pueda firmar la póliza por cuenta de su principal, al que le une entonces un contrato de comisión (arts. 246 y 247 del C. de C.)

Se puede distinguir entre el fletamento total de la cabida del buque o el fletamento parcial de parte de la misma. También se distinguen dos figuras dentro del contrato de fletamento: el fletamento por viaje (“*voyage charter*”) y el fletamento por tiempo (“*time charter*”).

El fletamento por viaje es aquel en el que el fletante, además de poner el buque a disposición del fletador, se compromete a realizar uno o más viajes obligándose a cierto resultado, que no es otro que el de transportar de un lugar a otro la carga acordada y entregarla al consignatario o receptor. Es decir, el fletante tiene una posición similar a la del transportista, conservando la gestión náutica y comercial del buque y asumiendo la responsabilidad por las mismas, excepto en aquellos casos que expresamente supongan irresponsabilidad legalmente determinada. El capitán quedará bajo las órdenes del fletante. El precio del fletamento por viaje dependerá del viaje, y se calcula como una cantidad alzada por dicho viaje, dependiendo de la cantidad de carga transportada en el buque o de cualquier otro elemento pactado entre los contratantes.

Las obligaciones del fletante que emanan de este tipo de contrato consisten en, en primer lugar y de forma esencial acorde a la naturaleza del contrato, poner a disposición del fletador el buque determinado, y accesoriamente, realizar el viaje transportando la carga de un lugar a otro, así como en la custodia de la mercancía. En primer lugar, con respecto del buque, ha de poner a disposición del fletador el buque designado en la póliza en estado de navegabilidad en el lugar y fecha pactados. En segundo lugar, en lo referente al viaje se obliga al resultado de ir del puerto de origen al de destino. Para ello tiene que iniciar el viaje en el momento acordado y siguiendo la ruta indicada o la más adecuada para el buque o el viaje en cuestión. Y en tercer lugar, el

modo que se hubiere convenido. 9.ª El tanto de capa que se haya de pagar al Capitán. 10.ª Los días convenidos para la carga y descarga. 11.ª Las estadías y sobrestadías que habrán de contarse, y lo que por cada una de ellas se hubiere de pagar.”

⁷⁹ El art. 3.1 del Convenio de Roma sobre Ley Aplicable a las Obligaciones Contractuales de 19 de junio de 1980 (en vigor en España desde el 1 de septiembre de 1993) dispone que los contratos se regirán por la ley elegida entre las partes.

cargamento ha de ser recibido en el puerto de partida y entregado en el puerto de destino al tenedor del conocimiento de embarque, en los lugares y momentos pactados, momento en el que el contrato de fletamento se considera concluido. Así mismo, durante el tiempo que dure el transporte en sí del cargamento ha de mantenerlo en las condiciones recibidas, quedando obligado a su conservación y custodia. En algunos fletamentos por viaje, el fletante tiene además las obligaciones de llevar a cabo operaciones de carga y descarga, estiba y desestiba, trimado, etc. incluidas en el flete.

El fletador está obligado a pagar el flete y suministrar el cargamento a transportar (en realidad no es una obligación *stricto sensu* ya que su incumplimiento sólo le perjudica a él mismo). El pago del flete es la obligación principal, que puede ser abonado al cargar las mercancías o en el momento de la entrega de las mismas. Respecto de esta obligación, el art 686 del C. de C. indica que *“hecha la descarga y puesto el cargamento a disposición del consignatario, éste deberá pagar inmediatamente al Capitán el flete devengado y los demás gastos de que fuere responsable dicho cargamento”*, refiriéndose a la realidad habitual de que con la entrega al consignatario del conocimiento de embarque como título valor de las mercancías se le transfiera también la carga del pago. La carga debe de ser puesta al lado o a bordo del buque en el día y lugar acordados, cumpliendo las características de cantidad y calidad pactadas⁸⁰. Si cualitativamente no respeta el contrato serán de su responsabilidad los daños y perjuicios que ello cause (art. 681 C. de C.)⁸¹ e incluso si su embarco fue clandestino, pueden ser desembarcadas o elevado el coste del flete (arts. 674.2 y 682 de C. de C.).

En el fletamento por tiempo, simplemente el fletante se compromete a poner a disposición del fletador un buque armado y equipado durante un tiempo determinado. El fletante conserva la gestión náutica del buque, y realiza su gestión comercial en nombre y bajo la responsabilidad del fletador, quedando supeditada la responsabilidad del fletante exclusivamente a que cumpla sus obligaciones náuticas. Será el fletador quien decidirá cómo usarlo dentro de los límites pactados (número de viajes, calidad y cantidad de las mercancías, etc.). En este caso, el capitán y la tripulación serán designados por el fletante pero estarán bajo las órdenes del fletador en cuanto al del número de viajes, los puertos a los que dirigirse, o la mercancía a transportar. Devengará un flete proporcional al tiempo de duración del contrato.

Debido a la ausencia de normativa legal ya mencionada, los contratos de fletamento por tiempo se rigen principalmente por el contenido obligacional de las pólizas.

En cuanto a las obligaciones, el fletante tiene como obligación principal poner a disposición del fletador el buque con las cualidades acordadas, en condiciones de navegabilidad desde el inicio hasta el fin del contrato, y en el lugar y tiempo pactado. El incumplimiento de esta primera obligación provoca la rescisión del contrato o un derecho a indemnización por daños y perjuicios a favor del fletador. Por otra parte, se hará cargo de los gastos relativos a la gestión náutica del buque, como lo son los salarios de la dotación y sus provisiones, el seguro del buque o su mantenimiento (máquinas y casco principalmente). Tiene que realizar los viajes que

⁸⁰ En el caso de que se embarque una cantidad distinta se aplicarán los arts. 679 y 680 de C. de C., y en el caso de que no exista tal embarco, los arts. 675, 685, 688.1 y 689 del C. de C.

⁸¹ Aunque previamente el capitán pudo haberse negado a embarcar el cargamento si éste era peligroso (art. 612.5 del C. de C.).

disponga el fletador al estar el buque a sus órdenes, respetando los límites acordados en el contrato.

Por su parte, el fletador está obligado a pagar el flete, los gastos del viaje relativos a su gestión comercial, respetar los usos para los que se ha realizado el contrato y devolver el buque al fletante a la finalización del mismo. El pago del flete es su obligación fundamental, siendo abonado de ordinario por meses, al contado y por adelantado. Normalmente se garantiza mediante el derecho de retención de la mercancía por parte del fletante (arts. 665 del C. de C. y siguientes). En cuanto a los gastos del viaje, entendiendo como tales los referentes al combustible, la estancia en puerto, paso por canales o vías navegables, remolque, carga y descarga de la mercancía, etc. corren a cuenta del fletador. Por último, se compromete a cargar mercancía lícita y pactada, a visitar puertos seguros y a devolver el buque en el mismo estado en el que lo recibió (soportando el fletante el uso y desgaste normal del buque) en el lugar y fecha pactados.

La doctrina ha llagado a considerar el fletamento por tiempo como el verdadero contrato de fletamento, mientras que el fletamento por viaje sería un contrato de transporte.

En el caso a tratar, la segunda de las opciones sería que la empresa Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A. hubiera fletado el buque “Pobre Mitrofán”.

IV. El contrato de transporte.

El contrato de transporte en régimen de conocimiento es aquel contrato por el que una persona – porteador- asume mediante determinado precio la obligación de transportar por mar unas mercancías a cambio del pago de un flete.

Es una materia que viene regulada desde el ámbito internacional, principalmente a través de las Reglas de La Haya del Convenio de Bruselas para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque de 25 de agosto de 1924, modificadas por las Reglas de La Haya-Visby del Protocolo de Bruselas de 23 de febrero de 1968 y el Protocolo de Bruselas de 21 de diciembre de 1979, que ha entrado en vigor en España el 14 de febrero de 1984. También se refiere a esta materia las llamadas Reglas de Hamburgo, contenidas en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978, sin ratificación por parte de España, y próximamente entrarán en vigor las Reglas de Rotterdam configuradas a través del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo de 2008. En cuanto al conocimiento de embarque, destaca el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, hecho en Bruselas el 25 de agosto de 1924, así como sus Protocolos de 23 de febrero de 1968 y 21 de diciembre de 1979, cuya última reforma, como se acaba de indicar, entró en vigor el 14 de febrero de 1984. En el plano interno, el citado Convenio de 1924 y sus modificaciones posteriores fueron traspuestas mediante la Ley de 22 de diciembre de 1949 de Transporte Marítimo (en adelante, LMT). Esta Ley lleva a cabo la unificación de reglas en los conocimientos de embarque en buques mercantes, y se aplica a los contratos de transporte internacionales por mar *“por el tiempo transcurrido desde la carga de las mercaderías hasta su descarga, realizadas estas operaciones por los medios propios del barco, entendiéndose que cuando se empleen medios ajenos al mismo, el contrato empezará a regir cuando la mercancía se encuentre a bordo del buque”* (art. 1 de la LTM). Tiene carácter imperativo y dispensa una

protección favorable hacia los cargadores y hacia cualquier tenedor del conocimiento de embarque. Por último, las normas contenidas en el C. de C. tienen en esta materia un carácter dispositivo.

El contrato de transporte fue conceptualizado con la finalidad de proteger a los cargadores (y también a otros interesados en el contrato) frente al naviero, visto el desequilibrio que puede darse *inter partes* en el contrato de fletamento ya que el control del cargador sobre la navegación no es comparable al que tiene el naviero, pues se limita a entregar y recibir la mercancía en los puertos de origen y de destino.

Los sujetos intervinientes en este contrato revisten una diversidad y complejidad mayor que los vistos hasta ahora. El porteador “*comprende al propietario del buque o el fletador parte en un contrato de transporte con el cargador*” (art. 1 del Convenio de Bruselas). El cargador es quien contrata con el porteador el transporte de unas mercancías. La figura del cargador tiene ciertas especialidades. El cargador puede ser tanto quien realiza el contrato de transporte como quien efectúa de hecho la entrega de las mercancías para su transporte; y puede coincidir o no con la persona del destinatario o receptor al cual van dirigidas las mercancías (si así es, se suele utilizar el término titular de la mercancía o titular del cargamento haciendo referencia indistintamente al cargador y al receptor o destinatario). Además, pueden encontrarse otros sujetos como los transitarios o comisionistas, profesionales dedicados a la contratación de transportes por cuenta de otros, siendo por tanto intermediarios que no forman parte del contrato, pero que pueden emitir el Conocimiento en virtud de una relación de agencia. Por último, y en el caso de que el cargador y el destinatario no sea la misma persona, el destinatario estará autorizado a recoger las mercancías en el puerto de destino y reclamar cualquier incidencia que les haya afectado.

El contrato de transporte marítimo se basa en la autonomía de la voluntad, por lo que simplemente la existencia del acuerdo entre las partes para realizar el transporte de mercancías a cambio del pago de un flete es suficiente, aún cuando la LTM dispone ciertas limitaciones a esa autonomía en sus arts. 16 y 17. Lo habitual es que el contrato se plasme en el llamado Conocimiento de Embarque o en cualquier documento similar, que sirve de prueba del contrato y de presupuesto para que se aplique a nivel internacional la LTM (art. 2 de la LTM), si bien no se trata de una exigencia en cuanto a la validez del contrato. Los modelos más usuales de Conocimiento de Embarque son VISCONBILL (que moderniza en 1973 el CONLINEBILL incorporando las Reglas de La Haya-Visby), el CONGENBILL y el INTANKBILL.

El conocimiento de embarque tiene diferentes e importantes funciones. En primer lugar, sirve como documento en el que figura el contrato y prueba del mismo, que contiene los derechos y obligaciones de las partes⁸². La LTM ofrece un régimen más detallado en cuanto al

⁸² El Conocimiento como contrato presenta, a rasgos generales, el siguiente contenido: el nombre del buque, la matrícula y el porte; el nombre del capitán y su domicilio; los puertos de carga y descarga, que no tienen por qué coincidir con origen; y la indicación del tipo o clase de conocimiento, que puede ser nominativo, a la orden, o al portador; el flete; la descripción de las mercancías, figurando su identificación, cantidad, volumen y número de bultos, su estado y condiciones aparentes; así como cualquier pacto que consensualmente hayan acordado las partes y relativas a las más diversas materias (jurisdicción, procedimiento de arbitraje, legislación aplicable, limitación de la responsabilidad, etc.) siempre que sean en beneficio del cargador y no contradigan a las normas imperativas. Estas menciones se contienen en el art. 18 de la LTM, que exige su configuración de un modo más detallado, y en el art. 706 del C. de C., menos exigente en este aspecto.

estado de las mercancías y sus condiciones aparentes (art. 14 de la LTM), mientras que el C. de C. se limita a exigir la descripción de la cantidad, el número de bultos y la marca de las mercancías. Dichas descripciones se basan, principalmente, en la declaración del cargador, aunque el porteador puede poner reservas que las cuestionen. En segundo lugar, tiene la función de recibo de las mercancías (art. 21 de la LTM y art. 710 del C. de C.). En el momento inicial de ejecución del contrato, es título probatorio *iuris tantum* de la recepción por parte del porteador de las mercancías, con presunción a favor del conocimiento (art. 781 del C. de C.)⁸³. En tercer lugar, es un título valor representativo de la mercancía que, como tal, otorga la posesión mediata al titular y lo faculta para disponer de ella (por ejemplo, transmitir el dominio, constituir prenda, concertar crédito documentario, avalar, garantizar, contratar póliza de seguro o adquirir las mercancías a *non domino* si es adquirente de buena fe). Una diferencia sustancial entre el Conocimiento de Embarque y la Carta de Porte, es que este último no tiene esta atribución. El Conocimiento de Embarque puede ser nominativo, a la orden o al portador (art. 19 de la LTM y arts. 706, 708 y 716 del C. de C.): nominativo cuando figure en él la persona determinada a la que el capitán entregará las mercancías; a la orden cuando la mercancía sea entregada a la orden del cargador o de los sucesivos endosatarios; y al portador cuando la mercancía sea transferible mediante la entrega material de este documento. Además, el art. 751 del C. de C. le otorga al Conocimiento la “*acción sumarásima de apremio según los casos, para la entrega del cargamento y el pago de los fletes y gastos que hayan producido*”.

El porteador tiene la obligación de emitir cuatro ejemplares que han de ser firmados por el capitán y el cargador, pudiendo extenderse cuantos se estimen necesarios (art. 707 del C. de C.). En principio se prevé la entrega las copias del Conocimiento al naviero, al capitán, al cargador y al consignatario (aunque lo más frecuente en la práctica es que sólo se emitan las del capitán y del cargador). El art. 20 de la LTM incluso estipula que, una vez cargadas las mercancías, el cargador puede solicitar “*una estampilla de «Embarcado»*”.

En cuanto a las obligaciones, y comenzando con el porteador, su obligación principal es la de transportar y custodiar las mercancías desde el momento en el que las recibe hasta que las entrega al destinatario, en el mismo estado en el que las recibió pudiendo incurrir en la responsabilidad regulada en los arts. 6, 8, 10 y 11 de la LTM. Así mismo, se encarga de la gestión náutica del buque, de su preparación para que cumpla con las condiciones de navegabilidad y depende también la dotación de él. El art. 5 de la LTM y los arts. 618 y 619 del C. de C. recogen una serie de obligaciones según el momento del viaje en el que se encuentre, pudiendo distinguirse entre las obligaciones antes, durante y después del viaje. Antes del viaje ha de cuidar diligentemente la navegabilidad del buque y sus condiciones para recibir la mercancía pactada, que ha de mantenerse durante toda la duración del viaje, y ha de cuidar de forma apropiada de la carga y estiba de la mercancía si se realizan con los medios del buque y emitir el Conocimiento de Embarque. Durante el viaje, ha de seguir la ruta trazada prevista en el contrato y no variarla sin justa causa (la LTM es más flexible, remitiendo a la razonabilidad de dicha variación) y tiene que custodiar la mercancía diligentemente. Después del viaje, está obligado a cuidar de la descarga de la mercancía si ésta se hace con los medios del buque según la LTM y hasta que las mercancías estén al costado del buque según el C. de C. Finalmente, ha de entregar las mercancías al cargador o destinatario que sea tenedor del Conocimiento de Embarque.

⁸³ El art. 21 de la LTM permite la prueba de la inexactitud en la entrega y en las condiciones de las mercancías.

La responsabilidad en la que puede incurrir el porteador es una materia compleja. Surge cuando incumple sus obligaciones típicas de transporte de las mercancías (no lo ejecuta total o parcialmente o lo hace con retraso) y de custodia (ocasionándose pérdidas o daños), siéndole éstas imputables a él o a sus dependientes. Los casos de exoneración están contemplados casuísticamente en el art. 8 de la LTM, no haciendo el C. de C. ninguna mención al respecto. Dicho artículo determina que son causas de exoneración el caso fortuito, la fuerza mayor, el hecho del cargador o del destinatario y el vicio propio de la cosa. La indemnización pertinente no lo es por el daño completo ocasionado, sino que su máximo será el valor de las mercancías fijado en el Conocimiento o el precio de las mismas en el lugar y tiempo de descarga. Pero lo más habitual es que exista una cláusula contractual que limita el importe de la deuda a una cantidad muy reducida por bulto o unidad. Las acciones para solicitar esta indemnización tienen unos plazos de prescripción muy reducidos a favor del porteador⁸⁴.

Por su parte, el cargador debe, como obligación principal, pagar el flete acordado al porteador. Además, ha de entregar las mercancías descritas en el contrato o en la declaración de embarque, teniendo prohibido entregar algo diferente o ilícito. Cumple con esta obligación situando dichas mercancías tanto a bordo como al costado del buque, según lo pactado. Por último, está obligado a retirar las mercancías en el puerto de destino si coincide con el receptor o destinatario. La responsabilidad de este sujeto no está contemplada ni en la LTM ni en el C. de C.

En el presente caso, la tercera opción es que la empresa Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A. haya contratado el buque “Pobre Mitrofán” para transporte.

V. El contrato de practicaje.

Comenzando con los contratos considerados auxiliares, el contrato de practicaje es “*el servicio de asesoramiento a los Capitanes de buques y artefactos flotantes, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste, en condiciones de seguridad*” (art. 216.1 del TRLPEMM y art. 2.1 del Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento General de Practicaje, en adelante, Reglamento General de Practicaje). El contrato de practicaje es un contrato auxiliar de los contratos de fletamento y transporte en el que el capitán, en nombre del naviero contrata los servicios de un práctico como asesor técnico en la indicación de maniobras o rumbos, que recibe en contraprestación una determinada remuneración.

Su regulación básica se encuentra en el Título III del TRLPEMM y en el Reglamento General de Practicaje⁸⁵. Esta institución está regulada por normas muy distintas, por un lado, leyes administrativas en lo que respecta a las relaciones contractuales entre la Autoridad

⁸⁴ La LTM exige que el destinatario haya hecho reserva en el momento de retirar la mercancía si los daños son aparentes o a los tres días si no lo son, ya que el hecho de retirar las mercancías constituirá presunción de que han sido entregadas correctamente (art. 22 de la LTM). El plazo de prescripción es de un año a contar desde la entrega de las mismas, que podrá prorrogarse mediante acuerdo concertado por las partes (art. 3.4 de la LTM). El C. de C. exige que se denuncie al momento de la entrega o en un plazo de 24 horas cuando se trate de daños no aparentes (art. 952.2 del C. de C.). Prescribe al año desde el día de la entrega si se trata de daños o pérdida del cargamento y desde el día en que debiera haberse verificado la entrega si es por retraso o pérdida total.

⁸⁵ Existen también unas pocas menciones del practicaje en el C. de C., como lo son los arts. 530, 612, 807 o 834. En el momento de redacción del C. de C. esta actividad era ejercida por los poderes públicos, por lo que su regulación en el mismo era innecesaria.

Portuaria titular del servicio y los concesionarios que lo gestionan, el régimen tarifario y las infracciones; y por otro lado, regulación mercantil y civil entre las partes suscriptoras del contrato privado de practicaaje.

El practicaaje es un servicio público de la navegación que debe de contratar el capitán del buque en todas las circunstancias de navegación que lo requieran y especialmente en la entrada al puerto (art. 612.6 C. de C.). Por lo general es obligatorio contratarlos en la “*zona de servicio del puerto y los espacios afectados al servicio de señalización marítima cuya gestión se les asigne*” (art. 28 del TRLPEMM). El art. 7 del Reglamento General de Practicaaje añade que el servicio de practicaaje puede ser solicitado por el capitán por razones de seguridad marítima o emergencia dentro de las aguas soberanas o jurisdiccionales de España. Además, el art. 8 del mismo cuerpo legal indica que obligatoriamente se ha de utilizar este servicio si la Dirección General de la Marina Mercante ha determinado su existencia en un puerto para los buques “*con un arqueo igual o superior a 500 G.T.*” y el art. 9 de dicho Reglamento contiene la excepción de esta obligatoriedad para buques determinados por la Dirección General de la Marina Mercante. Ambos artículos quedarán en suspenso por motivos excepcionales de peligro para la seguridad marítima (art. 10 del Reglamento General de Practicaaje).

El practicaaje puede ser prestado por el Estado, por Corporaciones de Prácticos más o menos privatizadas o por empresas privadas. En España se ejerce “*a través de contratos con terceros o bien por gestión directa*” (art. 5 del Reglamento General de Practicaaje). En cuanto a las Corporaciones de Prácticos, son agrupaciones profesionales con personalidad jurídica propia y capacidad para contratar, dependientes de la Subsecretaría de la Marina Mercante, a las que deberá estar suscrito todo práctico que desempeñe sus funciones en un puerto del Estado español. La persona encargada de llevar a cabo este servicio es el práctico, “*persona que previa su correspondiente habilitación y nombramiento, asesora a los capitanes de buques y artefactos flotantes para facilitar su entrada y salida de los puertos, ríos, rías o barras, fondeaderos, boyas, cargaderos exteriores y diques, en los movimientos tanto interiores como exteriores de los buques, en fondeos, atraques y desatraques, así como en otras áreas, indicando la derrota conveniente de la nave y las maniobras náuticas necesarias para una mayor seguridad de la navegación*” (art. 2.2.e del Reglamento General de Practicaaje). Como asesor técnico del capitán, ha de indicar a éste las maniobras o rumbos precisos de la nave estando a bordo del mismo buque. Su regulación se encuentra en el Capítulo IV del Reglamento General de Practicaaje (arts. 12 a 19), incluyendo la titulación exigida, formación, pruebas, etc. En cuanto a su régimen de responsabilidad, el práctico “*será el responsable de los daños causados al propio buque o a terceros, con [...], producidos por inexactitud, error u omisión en el asesoramiento de la derrota conveniente de la nave y de los rumbos o maniobras náuticas precisos para velar por la seguridad de la navegación. En todo caso, si el capitán se negase a seguir las indicaciones del práctico y, como consecuencia de ello se produjesen daños al buque o a terceros, no alcanzará responsabilidad al práctico*” (art. 24.2 del Reglamento General de Practicaaje).

Se desarrollan diferentes servicios de practicaaje: de entrada, de salida, amarraje, desamarraje y movimiento interior.

Las relaciones entre el práctico y el naviero están, por lo general, sometidas a la autonomía de la voluntad plasmada en el contrato. Es un contrato atípico carente de una regulación propia, a pesar de las disposiciones del TRLPEMM y del Reglamento General de Practicaaje.

En cuanto a las obligaciones del práctico, su obligación principal es la de asesorar a los capitanes en las maniobras portuarias o que entrañen especial dificultad para su seguridad, quedando el mando y la dirección náutica del buque en manos del capitán. Incluso entra dentro de este asesoramiento desaconsejar su realización (*“por razones de calado, mal tiempo o cualquier otra causa”* según el art. 24.3 del Reglamento General de Practicaje), informando de ello a la Autoridad Portuaria. Si esta última ordena el servicio, el práctico no puede negarse, incurriendo en responsabilidad administrativa frente a las autoridades marítimas y portuarias y en responsabilidad contractual ante el naviero.

El naviero está obligado, en primer lugar, a pagar la tarifa por el servicio de practicaaje. Este precio tiene la consideración de precio privado en el que el Estado sólo interviene fijando una cantidad máxima y mínima. En segundo lugar, el capitán en calidad de dependiente del naviero, debe colaborar con el práctico y seguir sus indicaciones en las maniobras que realice.

Es de suponer que este contrato también es de utilización pertinente para un buque con las características del “Pobre Mitrofán”.

VI. El contrato de remolque.

El contrato de remolque es aquel por el que el naviero o remolcador de un buque se compromete a trasladar o desplazar por el mar a otro buque a cambio de un precio de un lugar a otro. El TRLPEMM lo define en su art. 127 como *“aquél cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a la maniobra de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones de su capitán, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz o, en su caso, el acompañamiento o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto”*

No se encuentra expresamente regulado, por lo que es un contrato atípico configurado en el contrato correspondiente presidido por la autonomía de la voluntad⁸⁶. Los formularios internacionales más comunes son los formulados por la BIMCO denominados TOWCO y TOWHIRE, cuyas similitudes son sustanciales, salvo en lo que respecta al pago que en el primero es global y en el segundo es por día de utilización del remolcador.

El remolque se puede clasificar según se trate de un remolque como maniobra, como transporte o por auxilio o salvamento. En el primero de ellos, se pretende un resultado determinado que suele ser facilitar la entrada y salida de puerto de los buques, frecuentemente en aquellos casos en los que los grandes buques no pueden maniobrar con su fuerza de propulsión y requieren la ayuda de uno o varios remolcadores. Está ligado al servicio de practicaaje y lo complementa. En el remolque como transporte, se busca desplazar el buque remolcado. Puede ser prestado tanto por buques que se dediquen a ello o no. Ambas situaciones se caracterizan por la ausencia de peligro, al contrario de lo que ocurre en caso de auxilio o salvamento. Este caso guarda una estrecha relación con la institución del salvamento y está regulado en la Ley 60/1962,

⁸⁶ Se hace referencia al remolque en diferentes preceptos del TRLPEMM y de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre Auxilios, Salvamentos, Remolques, Hallazgos y Extracciones Marítimas, la cual queda relegada a reglamento por lo dispuesto en la Disposición Final Tercera del TRLPEMM.

de 24 de diciembre, sobre Auxilios, Salvamentos, Remolques, Hallazgos y Extracciones Marítimas⁸⁷.

El naviero del remolcador se compromete a efectuar la operación de tracción utilizando los medios necesarios para ello y la diligencia debida. Ha de hacerlo en el lugar y tiempo convenidos, llevando al buque por la ruta convenida (en su defecto, la más corta y segura) y con previa autorización de la Autoridad de Marina Tiene el deber de obedecer las órdenes del buque remolcado, ya que por regla general es el que dirige la maniobra.

Por su parte, las obligaciones del naviero del buque remolcado consisten en pagar el precio acordado y, además, cooperar en la operación y responder si, por su culpa, se causan daños en el buque remolcador.

El contrato de remolque podría ser utilizado en este caso, por un lado al ser un contrato que frecuentemente utilizan los grandes buques como complemento al contrato de practica y por otro lado, contratando el remolque como transporte al puerto correspondiente una vez el “Pobre Mitrofán” ha sido interceptado por la Guardia Civil.

VII. El contrato de carga y descarga.

El contrato de carga y descarga consiste en la puesta y extracción de las mercancías en el buque para ser transportadas, pasar a otro medio de transporte, ser almacenadas, depositadas, distribuidas, desplazadas en la zona portuaria, etc. por parte de los empresarios de carga y descarga. Paralelamente, existe otra operación denominada estiba y desestiba consistente en la colocación o separación ordenada de la mercancía en las bodega del buque y que es llevada a cabo por los estibadores.

Este contrato no se encuentra expresamente regulado, por lo que se rige por lo pactado entre las partes⁸⁸.

Este servicio es un arrendamiento de obra que puede ser prestado por el empresario de carga y descarga, o bien correr a cuenta de alguno de los intervinientes en otros contratos, por ejemplo, el fletador en los contratos de fletamento (art. 685 del C. de C.) o el portador en los contratos de transporte (arts. 1 y 5 de la LTM); y se puede contratar tanto con el naviero como con una persona distinta.

Por los datos del caso, la mercancía existente en el interior del “Pobre Mitrofán” ha tenido que ser cargada siguiendo un contrato de carga y descarga o bien como parte de alguno de los tres contratos de explotación del buque ya analizados.

⁸⁷ De acuerdo con lo dispuesto en el art. 1.a) del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo (hecho en Londres el 28 de abril de 1989 y en vigor desde el 27 de enero de 2006), la operación de salvamento es “*todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables o en cualesquiera otras aguas*”. Los salvadores tienen derecho a una recompensa cuantitativamente mucho mayor que el precio de un remolque ordinario siempre y cuando existiese un peligro en el mar, hayan ofrecido sus servicios voluntariamente y hayan conseguido el resultado de salvar vidas humanas o las propiedades. Puede desarrollarse por remolcadores profesionales o por otros buques.

⁸⁸ Aunque así sea, el C. de C. hace referencia a esta actividad en los arts. 612.5, 615.5 y 618, para apuntar que aun cuando esta operación no haya sido contratada por el naviero, responde de ella y el capitán debe supervisarla. Consecuentemente, el naviero será responsable en caso de culpa o negligencia.

VIII. El contrato de seguro.

El contrato de seguro está definido en el art. 1 de la Ley 50/80, de 8 de febrero, sobre el Contrato de Seguro (en adelante LCS), que lo considera el negocio jurídico *“por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas”*. Por lo tanto, el contrato de seguro consiste en la cobertura de una necesidad pecuniaria, eventual, futura, incierta y valorable en dinero, equivalente al daño causado atendiendo a los riesgos a los que queda expuesto el interés asegurado, concretamente a aquellos riesgos propios de la navegación marítima.

Se encuentra regulado en la LCS y, debido a que el art. 2 y la Disposición Final de la misma dejaron en vigor los artículos del C. de C. referentes al seguro marítimo de manera subsidiaria y dispositiva, también en la Sección Tercera del Capítulo III del Libro III del C. de C. (arts. 737 a 805 del C. de C.). Además, existe un Proyecto de Ley General de Navegación Marítima que dará un trato actualizado y diferenciado al seguro marítimo⁸⁹. En la práctica, lo habitual es que se utilicen unas pólizas-tipo con determinadas cláusulas redactadas por el Instituto de Aseguradores de Londres. El Instituto de Aseguradores de Londres es una entidad que define cláusulas válidas mundialmente y en la que intervienen Lloyd's (corporación de empresas aseguradoras), las compañías de seguros inglesas y la asociación de liquidadores de avería.

El seguro marítimo es un contrato formal, pues el art. 737 del C. de C. exige forma escrita para su validez, con unos requisitos mínimos y las menciones que libremente acuerden las partes (art. 738 del C. de C.). Se plasma en la póliza, emitida de forma nominativa, al portador o a la orden (art. 742 del C. de C.), lo que en la práctica provoca que se emita “por cuenta de quien corresponda”. Habitualmente se utilizan las ya nombradas pólizas-tipo configuradas por el Instituto de Aseguradores de Londres, marcando unas cláusulas generales que pueden ser A, B y C: la cláusula A cubre todo riesgo y la B y la C tienen coberturas limitadas, así como adaptadas a las especialidades de cada uno de los subtipos de seguros que se explicarán a continuación. Son adoptadas por el resto de ordenamientos distintos al anglosajón dando, por ello, problemas de interpretación.

Se caracteriza por ser un contrato bilateral, sinalagmático, oneroso y de tracto sucesivo y, además, se encuadra dentro de los llamados seguros de indemnización efectiva o de daños en sentido estricto.

Una vez concretado qué es un contrato de seguro, es preciso hacer alguna referencia sucinta a los elementos que lo integran, y que son básicamente tres: el riesgo, el interés y el daño.

En primer lugar, el riesgo es la posibilidad de que ocurra el evento dañoso, futuro e incierto, individualizado y delimitado. Dicha posibilidad se encuentra entre la imposibilidad y la certeza necesariamente, porque de lo contrario, el contrato sería nulo (la nulidad por inexistencia de causa o riesgo del art. 4 LCS). En el caso de los seguros marítimos, dicho riesgo se enmarca

⁸⁹ El anteproyecto se puede consultar en http://www.congreso.es/public_oficiales/L10/CONG/BOCG/A/BOCG-10-A-73-1.PDF (consultada el 28/05/2014).

dentro de los riesgos de la navegación, establecidos en el art. 755 del C. de C. mediante una enumeración abierta, junto con una serie de causas previstas en el art. 756 del C. de C., aunque no se hayan excluido en la póliza, que no generarán derecho a indemnización.

En segundo lugar, el interés asegurable se refiere a la relación entre el asegurado y un bien susceptible de valoración económica. Puede ser objeto del seguro cualquier interés sometido a los riesgos de la navegación, siempre y cuando sea, a su vez, legítimo, lícito, posible y determinado o determinable (art. 1.271 del Código Civil sobre el objeto contractual). Por ejemplo, pueden ser intereses expuestos a riesgo los buques, embarcaciones y aparatos flotantes (incluyendo sus pertenencias y accesorios); el flete; el cargamento y las mercancías; la responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación; etc.

Y en tercer lugar, el daño es la lesión, total o parcial, que sufra el interés asegurado cuando ocurre el riesgo; tanto si este daño es existente (daño emergente) o previsto (lucro cesante). Es equivalente a la necesidad económica.

Por lo tanto, el riesgo es la posibilidad de que ocurra el evento dañoso que implica la lesión de un interés. En el ámbito marítimo, lo habitual es que los intereses no sean cubiertos contra un riesgo de una determinada naturaleza sino contra una universalidad o un conjunto de riesgos. La universalidad de riesgos se manifiesta mediante la enumeración de casos que sirven simplemente de ejemplo en el art. 755 del C. de C., seguida de una fórmula general que quiere delimitar los riesgos que no están comprendidos en el art. 756 del C. de C., como ya se ha apuntado. Los riesgos excluidos por ley son más bien causas del riesgo excluidas de la cobertura que comprenden el siniestro debido a un hecho doloso o culposo del asegurado o sus dependientes o a vicio propio de la cosa; y los riesgos excluidos por contrato más frecuentes en los formularios españoles son el riesgo de guerra; las consecuencias de embargo por orden del Gobierno, retención, apresamiento y cierre de puerto; el saqueo, represalia, huelgas y motines populares; o la responsabilidad por los daños a personas y todas las reclamaciones contra el buque presentadas por los cargadores, fletadores o destinatarios de las mercancías porteadas, pasajeros o tripulantes de buque asegurado. Es importante matizar que en el ámbito de la navegación se parte del principio de la universalidad del riesgo frente a la especialidad o determinación del mismo, y se basará principalmente en la cobertura acordada en el contrato.

El seguro marítimo se encuadra dentro de los denominados seguros de daños (arts. 25 a 79 de la LCS), caracterizados por tender al resarcimiento completo del daño sufrido por el asegurado por lo que indemnización se califica de efectiva. La suma indemnizatoria se corresponde con la del interés asegurado, y es exactamente el importe del interés garantizado por el contrato de seguro. Esta cantidad puede ser coincidente con el interés asegurado (seguro pleno), inferior al valor real del interés asegurado (infraseguro) o superior al valor real del interés asegurado (sobreseguro). El primer supuesto lo contempla el art. 30 de la LCS, que determina que ante tal circunstancia *“el asegurador indemnizará el daño causado en la misma proporción en la que aquélla cubre el interés asegurado”*, y el segundo supuesto lo contempla el art. 31 LCS, apuntando que *“el asegurador indemnizará el daño efectivamente causado”* y que *“cualquiera de las partes del contrato podrá exigir la reducción de la suma y de la prima, debiendo restituir el asegurador el exceso de las primas percibidas”* (salvo en los casos de mala fe, cuando el contrato deviene ineficaz).

En los seguros marítimos existe una diversidad de intereses asegurables, configurados en los arts. 743, 744 y 745 del C. de C. En primer lugar, el buque se asegura en el llamado seguro de buques. Dada la naturaleza de cosa compuesta del buque, pueden asegurarse por separado cada una de sus partes susceptibles de individualización (casco, aparejos, maquinaria, combustible, víveres, etc.) y si se realiza de forma genérica entiende comprendidos las máquinas, aparejos y cuanto esté adscrito al buque, pero no su cargamento (art. 745.1 del C. de C.). En segundo lugar, el seguro relativo a la carga de mercancía es denominado seguro de mercancías o de facultades. Su designación puede hacerse genéricamente o de forma individualizada en la póliza, quedando excluidos los metales amonedados o en lingotes, las piedras preciosas y las municiones de guerra (art. 745.2 del C. de C.). En tercer lugar, el seguro sobre el flete cubre el riesgo de pérdida del derecho del porteador a cobrar el precio convenido (art. 743.7 del C. de C.), pero como habitualmente se abona por anticipado, el riesgo de pérdida del flete pasa a recaer sobre el cargador, siendo conocido el primero como flete “a ganar” y el segundo como flete “a todo evento”. En este segundo caso del flete “adquirido a todo evento”, es decir, el que se ha entregado ya al porteador o debe serle entregado de una manera incondicionada de forma que aunque no cumpla el contrato no ha de devolverlo, puede ser asegurado por parte del cargador que tiene un interés sobre el flete ya que lo ha de pagar sin poder llegar a obtener una contraprestación. Puede asegurarse la totalidad del flete que aparezca en el contrato sin deducción alguna (flete bruto) o con deducción de los gastos del viaje a la cantidad fijada en el contrato (flete neto). En cuarto lugar, el seguro sobre el beneficio esperado cubre el interés relativo a la venta de las mercancías. El C. de C. exige que se especifique la cantidad que espera obtener el asegurado (arts. 743.7 y 748 del C. de C.), cubriéndose normalmente el mayor valor comercial que en el momento de la conclusión del contrato se espera que puedan alcanzar las mercancías una vez llegadas felizmente al puerto de destino, deducidos los gastos de transporte y seguro (art. 748 del C. de C.). Adicionalmente, se asegura también la responsabilidad civil del naviero, que surge cuando dicho naviero tiene que asumir, por ejemplo, una deuda por avería común abordaje.

La operación fundamental del contrato de seguro es la liquidación, es decir, el cálculo de la suma indemnizatoria. Se puede realizar de dos modos: mediante la liquidación por abandono⁹⁰, reservada para casos de daños graves o siniestros mayores, o mediante la liquidación por avería⁹¹, el procedimiento general y al que el asegurado puede acudir siempre que lo desee.

⁹⁰ Configurado en los arts. 789 a 805 del C. de C. Es una figura tradicional del seguro marítimo consistente en que el asegurado tiene la facultad de hacer una declaración de abandono de las cosas aseguradas a favor del asegurador, al que transfiere los derechos que tiene sobre ellas y a cambio le exige el pago de la totalidad de la suma asegurada. A diferencia de la liquidación por avería, con este procedimiento no ha de hacerse la valoración del daño sufrido, sino que el asegurado va a obtenerla simplemente por razón de que se haya producido el siniestro y la consiguiente declaración de abandono. Esta declaración de abandono es la manifestación de voluntad del asegurado dirigida al asegurador y hecha por él mismo o por persona autorizada por él (por ejemplo, el art. 804 del C. de C. contempla al consignatario) dentro de los cuatro meses siguientes al conocimiento de la pérdida, que se completa mediante reclamación formal. Tiene carácter unilateral y produce por sí sola la transmisión de la propiedad de los elementos abandonados. El asegurador puede reconocer la admisibilidad de la declaración o bien puede impugnar su validez. Los supuestos en los que se acepta la declaración de abandono comprenden la pérdida total y absoluta de las cosas aseguradas porque ha naufragado el buque, se han destruido las cosas, etc.; la pérdida funcional por inhabilitación absoluta del buque para la navegación, tanto por accidente como por apresamiento, detención o embargo del buque, por orden del gobierno nacional o extranjero; y la pérdida total económica cuando las pérdidas sufridas por las cosas aseguradas superen las tres cuartas partes del valor asegurado.

⁹¹ *Cfr.* dispuesto en los arts. 38 y 39 de la LCS que establecen, en síntesis, lo siguiente: una vez producido el siniestro, en cinco días el tomador o el asegurado han de comunicar al asegurador “la relación de los objetos

La liquidación por avería suele llevarla a cabo la aseguradora partiendo del valor real de los daños sufridos hasta alcanzar el límite de la suma asegurada. Puede alcanzar el total cuando el daño es igual al interés asegurado, o parcial cuando el daño se corresponda con el valor del interés menos el valor residuo del concepto asegurado. Otro límite de la indemnización está señalado por las franquicias, que pueden ser simples si tienen por finalidad evitar que ciertos daños que no superan un pequeño porcentaje del valor del interés den lugar a reclamación, o absolutas si consisten en fijar la deducción de un tanto por ciento del daño que hay que indemnizar.

Por último, el elemento subjetivo de este contrato está conformado por el asegurador, el asegurado y el tomador, con las obligaciones que se señalarán a continuación.

En el Derecho marítimo, el asegurador es la entidad aseguradora autorizada que asume el riesgo a que está expuesto el interés asegurado a cambio de una remuneración llamada prima. Su obligación principal es la de indemnizar al asegurado cuando ocurre el siniestro cubierto por la póliza. Con carácter general lo hace mediante una indemnización dineraria *“al término de las investigaciones y peritaciones necesarias para establecer la existencia del siniestro y, en su caso, el importe de los daños que resulten del mismo”* (art. 18 de la LCS) pero también puede hacerlo mediante la reparación o la reposición del objeto siniestrado si su naturaleza y el contrato así lo permiten⁹². El mismo artículo indica que el asegurador habrá de abonar obligatoriamente el pago del importe mínimo en un plazo de cuarenta días a partir de la recepción de la declaración del siniestro. Esta obligación surge siempre que ocurre un siniestro y no media mala fe del asegurado (art. 19 de la LCS). Si se demora en el pago de la indemnización, el asegurado tiene derecho a recibir además una indemnización de daños y perjuicios con las condiciones del art. 20 de la LCS.

El tomador es la persona física o jurídica que contrata el seguro por cuenta propia o ajena, siendo el asegurado el titular del interés asegurable como tercer sujeto a favor de quien se hace el contrato de seguro. Estas dos figuras pueden coincidir o no en la misma persona. El art. 7 de la LCS establece que *“si tomador del seguro y el asegurado son personas distintas, las obligaciones y los deberes que derivan del contrato corresponden al tomador del seguro, salvo aquellos que por su naturaleza deban ser cumplidos por el asegurado. No obstante, el asegurador no podrá rechazar el cumplimiento por parte del asegurado de las obligaciones y deberes que correspondan al tomador del seguro. Los derechos que derivan del contrato corresponderán al asegurado o, en su caso, al beneficiario”*. En conclusión, en principio las obligaciones recaen sobre el tomador salvo que la ley o el contrato indiquen que recaen sobre el asegurado, y son las siguientes. En primer lugar, existe la obligación de pagar la prima al asegurador. En la póliza se ha de expresar el precio convenido por el seguro y el lugar, tiempo y forma de pago, siendo la prima única e indivisible por todo el término del seguro contratado y,

existentes al tiempo del siniestro, la de los salvados y la estimación de los daños” con su prueba. Si hay acuerdo se procede al pago de la indemnización, pero si no lo hay, se iniciará un procedimiento en el que un perito de cada parte lleva a cabo la valoración. Si los peritos coinciden se pagará la indemnización, pero si no es así, se designará un tercer perito por el Juez de Primera Instancia y su dictamen será vinculante con posibilidad de impugnación judicial. Pese a que se llegue a la vía judicial, el asegurador debe de abonar el importe mínimo en un plazo de cinco días. En caso de demora se cobrarán intereses.

⁹² En el caso de averías del buque que puedan ser reparadas, si tras efectuarse la reparación el buque adquiere un mayor valor ha de hallarse la diferencia entre el valor nuevo y el que tenía el buque en el momento de conclusión del contrato, y esta diferencia no ha de ser indemnizada por el asegurador pues no representa daño.

salvo pacto en contrario, se ha de pagar anticipadamente. Por regla general el impago de la prima única o del plazo o fracción periódica correspondiente genera un derecho por parte del asegurador a rescindir el contrato tras haber realizado el correspondiente requerimiento y haber pasado un mes sin obtener dicho pago. En segundo lugar, tanto con carácter precontractual como durante la vigencia del contrato, existe el deber de declarar las circunstancias agravantes y disminuyentes del riesgo, ya que éstas tienen relevancia para el cálculo de la indemnización e incluso para la rescisión del contrato (arts. 10 a 13 de la LCS y art. 756 del C. de C.). En tercer lugar, una vez acaecido el siniestro, por un lado ha de comunicársele al asegurador en el plazo de 7 días e informar sobre sus circunstancias y consecuencias, so pena de pérdida del derecho a la indemnización (art. 16 de la LCS); y por otro lado han de minorarse las consecuencias en la medida de lo posible, ya que la intención de perjudicar o engañar al asegurador provocará la extinción de su obligación indemnizatoria (art. 17 de la LCS y arts. 765 y 791 a 794 del C. de C.). Los gastos normales que se produzcan en dicho intento de aminorar los daños correrán a cargo del asegurador, aunque no hayan tenido efecto positivo alguno.

Es presumible que en el presente caso existan uno o más contratos de seguro realizados por los intervinientes en las actividades del “Pobre Mitrofán”.

5. La responsabilidad del Sr. Silvestre-Holms en su condición de administrador de la empresa Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A.

1. HECHOS Y OBJETO DE LA CUESTIÓN.

El Sr. Silvestre-Holms, de nacionalidad española, es detenido el día 3 de enero de 2014 por su posible responsabilidad en los hechos acaecidos en el buque “Pobre Mitrofán”. Es Senador de las Cortes Generales del Reino de España y administrador de la empresa Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A. con domicilio social en Lalín.

Los problemas que se plantean en torno a la cuestión de la responsabilidad del Sr. Silvestre-Holms pueden reconducirse a cuatro. En primer lugar, la compatibilidad de su cualidad de Senador de las Cortes Generales con la de administrador de una Sociedad Anónima, con especial referencia a la responsabilidad de las personas jurídicas; en segundo lugar, la posible responsabilidad en que haya incurrido en el desempeño de su función de administrador; en tercer lugar, la inmunidad de la que gozan los Senadores; y, en cuarto y último lugar, el estudio del aforamiento como un conjunto de derechos eminentemente procesales que poseen los Senadores.

2. COMPATIBILIDAD DE LOS CARGOS DE SENADOR Y DE ADMINISTRADOR DE UNA SOCIEDAD DE CAPITAL.

Como cuestión previa antes de analizar el régimen de responsabilidad presente en el caso, es necesario determinar si es lícito que el Sr. Silvestre-Holms sea, a un tiempo, Senador de las Cortes del Reino de España y administrador de la Sociedad Anónima Conservas y Congelados Sousa-Holstein.

El régimen de incompatibilidades es un límite legal destinado impedir a determinados miembros de la función pública o cargos públicos en el ejercicio de sus funciones que ejerzan otros cargos simultáneamente. Esta limitación se fundamenta en prevenir la violación del principio de separación de poderes, así como en garantizar la independencia y neutralidad de los altos cargos de la administración pública, impidiendo la coincidencia del desempeño de los mismos con otras funciones públicas o privadas⁹³.

Su régimen viene establecido, en primer lugar, por la Constitución Española. De una forma expresa el art. 67.1 de la CE indica que *“nadie podrá ser miembro de las dos Cámaras simultáneamente, ni acumular el acta de una Asamblea de Comunidad Autónoma con la de Diputado al Congreso”*, aunque sí con la de Senador; y de una forma indirecta el art. 70.1 de la CE establece que *“la Ley electoral determinará las causas de inelegibilidad e incompatibilidad de los Diputados y Senadores, que comprenderán, en todo caso: a) a los componentes del Tribunal Constitucional; b) a los altos cargos de la Administración del Estado que determine la*

⁹³ No pueden confundirse las causas de inelegibilidad con las causas de incompatibilidad, aunque a veces la propia ley las trate en conjunto como en el art. 70 de la CE o en el art. 155 de la Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General. Ambos conceptos coinciden en que invalidan el derecho al sufragio pasivo, pero la inelegibilidad impide que una persona puede ser válidamente elegida para el cargo y la incompatibilidad no incide sobre la validez de la elección, sino que impone al ya elegido que no desarrolle ciertas ocupaciones.

ley, con la excepción de los miembros del Gobierno; c) al Defensor del Pueblo; d) a los Magistrados, Jueces y Fiscales en activo; e) A los militares profesionales y miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y Policía en activo; f) A los miembros de las Juntas Electorales”.

Por lo tanto, el siguiente cuerpo legal al que se debe hacer referencia es a la Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General (en adelante, LOREG) y, concretamente, a sus arts. 155 a 160. La idea que preside esta institución la encontramos en el art. 157 de la LOREG, que preceptúa que *“el mandato de los Diputados y Senadores se ejercerá en régimen de dedicación absoluta en los términos previstos en la Constitución y en la presente Ley”*. Además, el art. 155 de la LOREG relaciona unas causas de incompatibilidad. El apartado 1 de dicho artículo se refiere a las causas de incompatibilidad por remisión a las causas de inelegibilidad determinadas en la misma Ley en los arts. 6 y 7; y en los apartados 2, 3 y 4 añade una serie de supuestos. Los arts. 157 a 159 de la LOREG continúan desarrollando diferentes causas de incompatibilidad del cargo público con cualquier otro puesto, profesión o actividad, públicos o privados, por cuenta propia o ajena, retribuidos mediante sueldo, arancel, salario, honorarios o cualquier otra forma. Por último, el art. 160 desarrolla el procedimiento por el cual los Diputados y Senadores han de declarar las posibles causas de incompatibilidad en las que estén incurso para que sean analizadas por el Pleno de la Cámara y éste resuelva acerca de si existe o no incompatibilidad, ya que, en el caso de que así sea, el Diputado o Senador de que se trate tiene que optar por el escaño o por el otro cargo que ostente.

Para acabar con el examen de la legislación relativa al tema, el art. 72 de la CE preceptúa que *“las Cámaras establecen sus propios Reglamentos”*. Con base en ello, el Reglamento del Senado de 3 de mayo de 1994 (en adelante, RS) establece que el Senado conformará una Comisión de Incompatibilidades para dilucidar estos asuntos (art. 16 del RS), y que una vez se constate que un Senador está incurso en una de las causas de incompatibilidad éste debe optar entre el escaño o el cargo (art. 17 del RS). Los Senadores están obligados a declarar sus actividades y sus bienes patrimoniales tanto al inicio del mandato como si se modifican las circunstancias inicialmente declaradas, que serán inscritos en el Registro de Intereses.

En el presente caso es fundamental la remisión del art. 159 de la LOREG a las actividades privadas. Establece el citado precepto que *“el mandato de los Diputados y Senadores es incompatible con el desempeño de actividades privadas”* y, concretamente, el apartado 3.c) dispone que *“las actividades privadas distintas de las recogidas en el apartado 2 de este artículo [...] serán autorizadas por la respectiva Comisión de cada Cámara, previa petición expresa de los interesados. La solicitud y la autorización que se otorgue se inscribirán en el Registro de Intereses a que se refiere el artículo 160 de la presente Ley”*⁹⁴.

⁹⁴ El art. 159.2 de la LOREG establece que *“En particular, es en todo caso incompatible la realización de las conductas siguientes: a) Las actividades de gestión, defensa, dirección o asesoramiento ante cualesquiera Organismos o Empresas del sector público estatal, autonómico o local, respecto de asuntos que hayan de resolverse por ellos, que afecten directamente a la realización de algún servicio público o que estén encaminados a la obtención de subvenciones o avales públicos. Se exceptúan las actividades particulares que, en ejercicio de un derecho reconocido, realicen los directamente interesados, así como las subvenciones o avales cuya concesión se derive de la aplicación automática de lo dispuesto en una Ley o Reglamento de carácter general. b) La actividad de contratista o fiador de obras, servicios, suministros y, en general, cualesquiera contratos que se paguen con fondos de Organismos o Empresas del sector público estatal, autonómico o local o el desempeño de puestos o cargos que*

Por lo tanto, sobre la base de que el Sr. Silvestre-Holms realiza un actividad privada y ésta, además, no figura en el elenco de conductas del todo incompatibles enunciadas en el art. 159.2 de la LOREG, cabe deducir que estará obligado a formular declaración, utilizando los modelos existentes a tal efecto, sobre su actividad como administrador en la empresa Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A., con referencia al objeto social de la misma y a las funciones que desempeña en ella. Estas declaraciones se inscribirán en el Registro de Intereses de la Cámara y posteriormente el Pleno del Senado resolverá y *“si declara la incompatibilidad, el parlamentario deberá optar entre el escaño y el cargo, actividad, percepción o participación incompatible”* (art. 160 de la LOREG).

3. EL RÉGIMEN DE LA RESPONSABILIDAD DEL ADMINISTRADOR DE LAS SOCIEDADES DE CAPITAL.

I. Concepto y regulación del administrador.

Los administradores son el órgano de las sociedades de capital al que se encomienda la gestión y representación en todos los actos comprendidos en el objeto social (art. 209 del Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital, en adelante TRLSC). Se caracteriza por ser un órgano externo, necesario y autónomo, por corresponderle la gestión de la empresa cuya titularidad ostenta la sociedad y por su representatividad frente a terceros⁹⁵. Los administradores pueden serlo de derecho⁹⁶ o de hecho⁹⁷.

Su régimen se encuentra regulado por el Título VI del TRLSC, sin perjuicio de todos aquellos pactos que se hayan establecido en los correspondientes estatutos de la sociedad, siempre que no se contrapongan a la Ley.

Según lo dispuesto en el art. 212 del TRLSC, una persona física puede ser administrador de una sociedad, de modo que *“la administración de la sociedad se podrá confiar a un*

lleven anejas funciones de dirección, representación, asesoramiento o prestación de servicios en Compañías o Empresas que se dediquen a dichas actividades. c) El desempeño de puestos o cargos que llevan anejas funciones de dirección, representación, asesoramiento o prestación de servicios en Empresas o Sociedades arrendatarias o administradoras de monopolios. d) La prestación de servicios de asesoramiento o de cualquier otra índole con titularidad individual o compartida, en favor de Organismos o Empresas del sector público estatal, autonómico o local. e) La participación superior al 10 por 100, adquirida en todo o en parte con posterioridad a la fecha de su elección como Diputado o Senador, salvo que fuere por herencia, en Empresas o Sociedades que tengan contratos de obras, servicios, suministros o, en general, cualesquiera otros que se paguen con fondos de Organismos o Empresas del sector público estatal, autonómico o local. f) Las funciones de Presidente del Consejo de Administración, Consejero, Administrador, Director general, Gerente o cargos equivalentes, así como la prestación de servicios en Entidades de Crédito o Aseguradoras o en cualesquiera Sociedades o Entidades que tengan un objeto fundamentalmente financiero y hagan apelación públicamente al ahorro y al crédito. g) Y cualesquiera otras actividades que por su naturaleza sean incompatibles con la dedicación y las obligaciones parlamentarias contenidas en los respectivos Reglamentos”.

⁹⁵ GIMENO-BAYÓN COBOS, R. y GARRIDA ESPA, L., *Órganos de la sociedad de capital*, Tomo I, Ed. Tirant Lo Blanch, Valencia 2008, págs., 617 y 618.

⁹⁶ Aquellos que cumplen con las exigencias legales del Capítulo II del Título VI del TRLSC.

⁹⁷ Aquellas personas que, sin ocupar formalmente cargo de administrador, controlan y gobiernan la sociedad, sustituyendo a los administradores o ejerciendo sobre ellos una influencia decisiva, o bien con un nombramiento es defectuoso por incumplimiento de determinadas formalidades que lo hacen nulo. La responsabilidad de los administradores de hecho está expresamente contemplada en el art. 236 del TRLSC.

administrador único, a varios administradores que actúen de forma solidaria o de forma conjunta o a un consejo de administración” (art. 210.1 del TRLSC) y, concretamente para el caso de las sociedades anónimas *“cuando la administración conjunta se confíe a dos administradores, éstos actuarán de forma mancomunada y, cuando se confíe a más de dos administradores, constituirán consejo de administración”* (art. 210.2 del TRLSC). Por último, dicha persona ha de tener capacidad de obrar y no ha de encontrarse incurso en ninguna de las prohibiciones del art. 213 del TRLSC que menciona, entre otras, las incompatibilidades legales que fueron objeto de análisis en el epígrafe anterior. Además, los arts. 214 a 224 del TRLSC apuntan otros requisitos, tales como que ha de ser nombrado por la junta de socios con la consiguiente aceptación e inscripción en el Registro Mercantil; que, en principio, el cargo será gratuito, si bien si así se acuerda en los estatutos puede obtener remuneración dineraria, participando en beneficios o en la adquisición de acciones, que durará un plazo máximo de 6 años, etc.

En cuanto a los deberes del Sr. Silvestre-Holms como administrador, es necesario partir de la obligación general que emana del art. 225 del TRLSC que indica que *“los administradores desempeñarán su cargo con la diligencia de un ordenado empresario”*. Con respecto al deber de diligencia, con él se hace referencia a un modelo de conducta general que ha de regir toda actuación del administrador y que comprende diferentes ámbitos según GIMENO-BAYÓN COBOS, R. y GARRIDA ESPA, a saber: el deber de ejercer el cargo realizando todas sus actividades orientadas a la consecución del objeto social tanto en el ámbito de la gestión como en de la representación; el deber de informarse diligentemente sobre la marcha de la sociedad, el deber de imparcialidad ante decisiones que puedan plantear conflictos propios incluyendo la prohibición de competencia y el deber de secreto⁹⁸. Estas conductas han de ser realizadas por el administrador con la diligencia de *“un ordenado empresario”*, atribuyéndole profesionalidad en el desarrollo de su actividad llevando a cabo una administración de la sociedad buena y prudente como si de su propio negocio se tratase. Uno de sus deberes es el de representación según lo dispuesto en los estatutos y en la ley (art. 233 del TRLSC). Este poder *“se extenderá a todos los actos comprendidos en el objeto social delimitado en los estatutos. Cualquier limitación de las facultades representativas de los administradores, aunque se halle inscrita en el Registro Mercantil, será ineficaz frente a terceros”*. Por lo expuesto, el Sr. Silvestre-Holms estará facultado para actuar en nombre de la empresa Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A., incluyendo las actuaciones relativas a los trabajadores de la cuestión número tres y la realización de los contratos aludidos en la cuestión número cuatro.

II. La responsabilidad del administrador.

Los administradores son responsables frente a la sociedad, frente a los socios y frente a los acreedores sociales *“del daño que causen por actos u omisiones contrarios a la ley o a los estatutos o por los realizados incumpliendo los deberes inherentes al desempeño del cargo”* (art. 236 del TRLSC). El Código Penal también hace referencia a su responsabilidad en el art. 31, estableciendo que *“el que actúe como administrador de hecho o de derecho de una persona jurídica, o en nombre o representación legal o voluntaria de otro, responderá personalmente, aunque no concurran en él las condiciones, cualidades o relaciones que la correspondiente*

⁹⁸ *Op. cit.*, págs.741 a 798.

figura de delito o falta requiera para poder ser sujeto activo del mismo, si tales circunstancias se dan en la entidad o persona en cuyo nombre o representación obre”.

Por lo tanto, en el sistema jurídico español, en primer lugar, la responsabilidad de los administradores de una sociedad mercantil puede venir determinada por el incumplimiento de las leyes. Este incumplimiento puede tener un carácter civil-mercantil, como por ejemplo, por actos y contratos celebrados en nombre de la sociedad y por actos y contratos realizados por los administradores excediéndose de las facultades conferidas, por las deudas contraídas o que se contraigan en nombre de la sociedad, por incumplir su obligación de solicitud de inscripción en el registro mercantil de la escritura de constitución de la sociedad en el plazo de dos meses de su otorgamiento, por incumplir la obligación de depósito documental de las cuentas anuales, o por incumplir la obligación de convocar la junta general en el plazo de dos meses para adoptar el acuerdo de disolución o, en su caso, solicitar la disolución judicial, cuando concorra alguno de los supuestos tasados legalmente; un carácter tributario, Ley General Tributaria en aquellos casos conforme a la que los administradores serán responsables subsidiarios; un carácter laboral, carente de una normativa propia y específica, normalmente por la utilización de la figura social con fines ilegítimos. Por último, puede tener responsabilidad penal, de los cuales interesan en el caso el delito fiscal (arts. 305, 305 bis y 306 del CP), el delito contra la Seguridad Social (art. 307, 307 bis y 307 ter del CP) y delitos contra los derechos de los trabajadores (art. 311 a 318 del CP). En segundo lugar, por el incumplimiento de los estatutos propios de cada sociedad de capital. Y en tercer lugar, por el incumplimiento de los deberes de su cargo, deberes que implican la obligación de actuar con la “*diligencia del buen empresario*” (art. 225 del TRLSC) y como un “*representante leal*” (art. 226 del TRLSC), con el fin de evitar el régimen de responsabilidad al que todos están sometidos y las posibles reclamaciones que del mismo se derivan.

Nos encontramos en el caso con una posible responsabilidad por daños, emanada del incumplimiento de la Ley. En el caso de que sea posible probar que el Sr. Silvestre-Holms ha tenido una conducta ilícita y culposa que haya producido un daño con una relación de causalidad demostrable entre ellos, será responsable. En esta línea, el Tribunal Supremo en Sentencia nº 140/2005, de 11 de marzo, entendió que de generaba responsabilidad de los administradores por “el daño que causen por actos contrarios a la ley, a los Estatutos, o a los realizados sin la diligencia debida con la que deben desempeñar el cargo; esta responsabilidad será exigible por acción u omisión culposa (actos contrarios a la Ley o los Estatutos) o negligente (falta de diligencia debida, que según el art. 127 de la Ley de Sociedades Anónimas [actualmente en los arts. 225 y 226 del TRLSC], es la de un ordenado empresario y de un representante leal), siempre que resulte daño a la sociedad y nexo entre la acción y omisión y el daño (entre otras, SSTS de 26 de noviembre de 1990, 11 de octubre de 1991, 21 de mayo de 1992, 26 de julio de 1994 y 31 de julio de 1996), pero dicho deber de responder sólo tiene lugar cuando el administrador actúa en su carácter de tal, esto es, como órgano social, y no si lo hace como órgano o particular (STSS de 5 de diciembre de 1991)”.

Sin embargo, es necesario precisar que el administrador estará exento de responsabilidad por el acto lesivo en el caso de que haya actuado leal y diligentemente, y así lo indica el art. 237 del TRLSC cuando apunta que “*no habiendo intervenido en su adopción y ejecución, desconocían su existencia o, conociéndola, hicieron todo lo conveniente para evitar el daño o, al menos, se opusieron expresamente a aquél*”. Esto conlleva que, en primer lugar, pueda no haber

lugar responsabilidad del administrador cuando no conozca los acuerdos y pueda demostrar que no los conoce, siempre y cuando ello no signifique la falta de su deber de haberse informado diligentemente sobre la marcha de la sociedad del art. 255 del TRLSC. En segundo lugar, puede no incurrir en responsabilidad si ha hecho todo lo posible y se ha opuesto a adoptar acuerdos de los que tenía conocimiento lesivos en el seno del órgano de administración. Este deber de oposición alcanza tanto a la adopción del acuerdo como a su ejecución. Esta materia es absolutamente casuística, por lo que el hecho de que se pueda probar la exoneración dependerá del caso concreto.

Para terminar, la exigencia de responsabilidad al administrador parte de una doble vía, ya que puede ejercitarse de manera social y de manera individual. Esto es así porque el daño se causa a la persona jurídica, pero repercute inexorablemente en los socios como personas individuales. Por un lado puede exigirse la responsabilidad mediante acción social de responsabilidad (art. 238 del TRLSC). Es aquella que se utiliza cuando el daño se produce a la sociedad y no a una persona concreta, y tiene como objeto la reconstrucción del patrimonio de la sociedad deteriorado por la actuación lesiva. La entabla la sociedad, previo acuerdo por mayoría simple de la junta general, estando también legitimados los socios que representen al menos el 5% del capital social y los acreedores siempre que el patrimonio social resulte insuficiente para la satisfacción de sus créditos (arts. 239 y 240 del TRLSC). Por otro lado, puede utilizarse la acción individual de responsabilidad (art. 241 del TRLSC). Sería aquella solicitud de indemnización que pueda corresponder a los socios y a los terceros por actos de administradores que lesionen directamente sus intereses, y que se da de forma independiente a la acción social.

III. La responsabilidad de la persona jurídica.

Debido a la existencia en el caso de la empresa Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A., es conveniente hacer una sucinta referencia a la responsabilidad que podría tener la persona jurídica.

La reforma del Código Penal efectuada a través de la Ley Orgánica 5/2010 de 22 de junio y que entró en vigor el 23 de diciembre de 2010, que ha sido modificada por la Ley Orgánica 7/2012, de 27 de diciembre, ha incorporado al sistema español la responsabilidad penal de las personas jurídicas.

Así las cosas, son penalmente responsables todas las personas jurídicas con las excepciones del art. 31 bis 5 del CP, pero la criminalidad empresarial está restringida a una serie de delitos que la contemplan expresamente y entre los que podrían interesar al caso los atinentes a la trata de seres humanos (art. 177 bis del CP), contra la Hacienda Pública y contra la Seguridad Social (arts. 305 a 310 del CP), así como el tráfico ilegal o la inmigración clandestina de personas (art. 318 bis CP).

Según el art. 31 bis del CP *“las personas jurídicas serán penalmente responsables de los delitos cometidos en nombre o por cuenta de las mismas, y en su provecho, por sus representantes legales y administradores de hecho o de derecho (...) también penalmente responsables de los delitos cometidos, en el ejercicio de actividades sociales y por cuenta y en provecho de las mismas, por quienes, estando sometidos a la autoridad de las personas físicas mencionadas en el párrafo anterior, han podido realizar los hechos por no haberse ejercido sobre ellos el debido control atendidas las concretas circunstancias del caso”*. Es decir, se parte

de la comisión de un delito por parte de personas que presenten un determinado vínculo con la entidad. Con motivo de esta distinción expresa que hace la Ley entre representantes legales y administradores y las personas sometidas a su autoridad, la actuación del Sr. Silvestre-Holms se encuadraría en la primera, obviando a partir de este momento la regulación con respecto a los segundos.

Para proceder a la imputación de una conducta delictiva a una persona jurídica es necesario que exista “*dolo o imprudencia*” (art. 5 del CP), de manera que la persona jurídica no puede responder penalmente *per se* de manera automática por la conducta de la persona física autora del hecho punible (por mucho que ésta sea un empleado o, incluso, un administrador de aquélla), sino que únicamente deberá responder de conductas que sean imputables a la propia persona jurídica. Esta responsabilidad surge en dos ámbitos, por un lado cuando los delitos sean cometidos por las personas físicas que ejerzan cargos de dirección y, por otro lado, cuando los delitos sean cometidos por cualquier otra persona en el seno de la empresa, debido a que ésta no haya ejercido sobre ellos el debido control.

La responsabilidad penal de estas personas debe reunir ciertas características para que pueda ser atribuida a la persona jurídica: han de cometer un delito en nombre de la persona jurídica, por su cuenta y en su provecho. Ello implica, en primer lugar, que las personas han de actuar en el giro y tráfico de la entidad. Y en segundo lugar, que han de hacerlo dentro del marco formal, material y funcional del contenido de su mandato⁹⁹. Si la persona actúa sin darse estas circunstancias, entonces el delito no será imputable a la persona jurídica, incluso aunque la haya favorecido, sin perjuicio de que pueda existir la autonomía de la responsabilidad penal de la entidad en los términos del art. 31 bis 2 del CP. Por lo tanto, la responsabilidad de la persona jurídica puede basarse en una responsabilidad objetiva por la actuación de otro, y sólo en muy pocos casos en una responsabilidad propia por falta del debido control.

Esto interesa porque, según lo analizado, sería posible que la empresa Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A. tuviese responsabilidad penal en el presente caso siempre y cuando cumpliese con todos los requisitos mencionados, a saber: ser una persona jurídica capacitada para ser penalmente responsable, a la que se pueda imputar, por dolo o por imprudencia, por falta de control los actos ilícitos realizados por sus administradores, representantes legales o subordinados que le hayan reportado algún beneficio Y siempre y cuando dichos actos ilícitos se encuentren dentro del catálogo de aquellos de los que una persona jurídica pueda ser penalmente responsable.

IV. Conclusión.

Es necesario partir de la idea de que en el presente caso se han llevado a cabo actividades contrarias a la ley para atribuir responsabilidad por las mismas, pero se plantean diferentes cuestiones para responder sobre quién ostenta dicha responsabilidad.

⁹⁹ DE LA CUESTA, J. L. “Responsabilidad penal de las personas jurídicas en el derecho español”, consultado en la dirección http://www.ehu.es/p200-content/eu/contenidos/informacion/ivckeijose_luis_delacuesta/es_joseluis/adjuntos/Resp%20%20Penal%20Pers%20%20Jur%20%20en%20D%C2%BA%20Espa%C3%B1ol%20%28Nuevo%20Foro%20Penal%29.pdf (última consulta el 3/6/2014), pág. 70.

En principio, el Sr. Silvestre-Holms como administrador de Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A. podría incurrir en responsabilidad por las actuaciones ilícitas con respecto de la carga y de los tripulantes del buque “Pobre Mitrofán”. Para que esto sea así, en primer lugar, dichas actuaciones tienen que haber sido cometidas por la empresa. Esta referencia implica que si la actividad ilícita ha sido desarrollada, por ejemplo, por el propietario del buque o por la dotación que no esté bajo el mando de la empresa, y que simplemente hayan aprovechado el viaje contratado por la empresa, no incurrirá el Sr. Silvestre-Holms en responsabilidad alguna habiendo desarrollado su trabajo con la debida diligencia. Supuesto diferente será aquel en que la actividad ilícita haya sido cometida conscientemente por la empresa.

Una vez se haya determinado lo anterior, habrá que preguntarse quiénes son los administradores de la sociedad y qué papel han desempeñado en esta cuestión. De serlo sólo el Sr. Silvestre-Holms y, por lo tanto, haber realizado sus funciones como administrador y como representante legal de la sociedad teniendo conocimiento y culpa en los comportamientos ilícitos, la responsabilidad recaerá sobre él. Si, por el contrario, el órgano de administración está conformado por más individuos y el Sr. Silvestre-Holms es capaz de acreditar que desconocía las prácticas ilícitas sin haber faltado, aún así, a su deber de informarse diligentemente, entonces estará exonerado de toda responsabilidad.

4. LAS PRERROGATIVAS PARLAMENTARIAS.

Una vez se ha concluido que el Sr. Silvestre-Holms podría ser a un mismo tiempo Senador de las Cortes Generales y administrador de una sociedad de capital y que, asimismo, podría haber incurrido en responsabilidad en el desempeño de esta última función, se analizarán ahora dos especialidades relacionadas precisamente con la cualidad de Senador del Sr. Silvestre-Holms que determinarán el modo de proceder contra él.

I. La inmunidad.

La primera de las prerrogativas parlamentarias presente en el caso es la inmunidad, consistente en la protección *“de la libertad personal de los representantes populares contra detenciones y procesos judiciales que puedan desembocar en privación de libertad, evitando que, por manipulaciones políticas, se impida al parlamentario asistir a las reuniones de las Cámaras y, a consecuencia de ello, se altere indebidamente su composición y funcionamiento”* (Tribunal Constitucional en Sentencias nº 243/1988, de 19 de diciembre, y nº 9/1990, de 18 de enero). Su razón de ser reside en la prevención ante la posible utilización de la vía penal con la intención de perturbar el funcionamiento de las Cámaras o de alterar la composición que a las mismas ha dado la voluntad popular. FERNÁNDEZ SEGADO¹⁰⁰ entiende que la inmunidad opera en un doble sentido: de un lado, la exención de cualquier posible detención de cargo inmune en ejercicio de su mandato, con la sola salvedad del supuesto de flagrante delito¹⁰¹; y de

¹⁰⁰ “La doctrina constitucional sobre las prerrogativas parlamentarias en España”, *Revista Foro, Nueva Época*, nº 14/2011. Esta disponible en línea en la dirección <http://revistas.ucm.es/index.php/FORO/article/viewFile/38209/36968> (última visita el 30/05/2014).

¹⁰¹ A tenor del art. 751 de la LECim cuando el senador o diputado que fuere delincuente in fraganti podrá ser detenido sin la autorización del cuerpo colegislador a que pertenezca, pero en las veinticuatro horas siguientes a la

otro, condicionar la viabilidad de toda acción penal hacia quienes gocen de inmunidad a la previa concesión de suplicatorio¹⁰², todo ello con independencia de si el presunto delito ha sido o no cometido en el ejercicio del cargo.

Desde un punto de vista subjetivo, gozan de inmunidad “*durante el período de su mandato los Diputados y Senadores*” (art. 71.2 de la CE), y desde un punto de vista material, tienen inmunidad en materia penal.

En el presente caso, para seguir un proceso judicial contra el Sr. Silvestre-Holms se exige previa autorización del Senado. El art. 755 de la LECrim estipula que dicha autorización “*se pedirá en forma de suplicatorio, remitiendo con éste, y con carácter reservado, el testimonio de los cargos que resulten contra el senador o diputado, con inclusión de los dictámenes del fiscal y de las peticiones particulares en que se haya solicitado la autorización*”. Una cuestión importantes es la relativa al momento en el que ha de pedirse suplicatorio para mandar el asunto al tribunal que corresponda. El Tribunal Constitucional en Sentencia 123/2011, de 4 de junio, establece que “*más que en un momento procesal concreto y preciso, la autorización a la Cámara respectiva ha de ser solicitada en todo caso antes de que los Diputados y Senadores sean inculcados o procesados, sin que el texto constitucional aporte criterio alguno en orden a la interpretación de estas dos últimas expresiones*”. Una vez la Cámara ha autorizado la persecución del delito, pueden seguirse las actuaciones.

II. El aforamiento

La segunda de las prerrogativas parlamentarias es el aforamiento. Se entiende por aforamiento la acción y el efecto de aforar, es decir, la actividad y el resultado de hacer aforado a una persona (o, *rectius*, a un cargo) mediante la concesión de un cierto derecho o privilegio esencialmente en materia de jurisdicción¹⁰³. Es decir, el aforamiento es la alteración de las reglas de competencia judicial desde las perspectivas objetiva, funcional y territorial en beneficio de determinadas personas, que tienen derecho a ser encausadas y juzgadas por determinados tribunales previamente señalados.

Es necesario, llegados a este punto, detenerse en uno de los conceptos más básicos de la configuración del Derecho procesal español, que no es otro que el principio del juez legal. Este principio es una máxima rectora del Derecho procesal contemplado en el art. 24.2 de la CE que establece que “*todos tienen derecho al juez ordinario predeterminado por la ley*” y en el art. 117.3 de la CE que dispone que “*el ejercicio de la potestad jurisdiccional (...) corresponde exclusivamente a los Juzgados y Tribunales determinados por las leyes según las normas de competencia*”, prohibiendo expresamente, además, los tribunales de excepción. De estos dos preceptos se concluye que existe un derecho de toda persona a ser juzgado por un órgano

detención deberá ponerse lo hecho en conocimiento del cuerpo colegislador a que corresponda y, en ningún caso, se ha de llevar a cabo el procesamiento sin la previa autorización de la Cámara que corresponda.

¹⁰² Cabe apuntar que la denegación de suplicatorio provoca el sobreseimiento libre sin posibilidad de un proceso posterior cuando la persona de que se trate deje de ostentar el cargo, como dictaminó el Tribunal Constitucional en Sentencias nº 92/1985, de 24 de junio, y nº 123/2001, de 4 de junio.

¹⁰³ GÓMEZ DEL CASTILLO, M. M. *Los aforamientos en España en el ámbito penal*, consultado online en la dirección web <http://www.coaatja.com/articulo.asp?Nu=50&Or=2> (consultada el 30/05/2014).

determinado con base en normas de organización y competencia preexistentes al caso concreto¹⁰⁴.

El sistema de aforamiento español implica la existencia de órganos *ad hoc* que rompen con el principio de juez legal antes apuntado, ya que una vez el Juez Instructor tiene conocimiento de que está investigando a una persona aforada, debe remitir la causa al órgano jurisdiccional competente por razón de su cargo¹⁰⁵, bien sea al Tribunal Supremo o a los Tribunales Superiores de Justicia de las Comunidades Autónomas, los cuales son, al mismo tiempo, órgano instructor y juzgador. La razón de ser reside en maximizar la garantía de la independencia judicial a la hora de juzgar a cargos de relevancia que pudieran estar envueltos en presiones e influencias. En palabras del Tribunal Constitucional en Sentencia nº 22/1997, de 11 de febrero, “*la prerrogativa de aforamiento actúa, de este modo, como instrumento para la salvaguarda de la independencia institucional tanto de las Cortes Generales como del propio Poder Judicial; o, dicho de otro modo, el aforamiento preserva un cierto equilibrio entre los poderes y, al propio tiempo, la resistencia más eficaz frente a la eventual trascendencia de la resolución judicial en la composición del Parlamento*”.

Es decir, esta institución tiene que ser entendida “*de tal manera que, cualquiera que sea la causa, ésta pasará al Tribunal Supremo desde el momento en que la misma afecte a un Diputado o Senador, y mientras no se pierda la condición de miembro de las Cortes Generales*” (Sentencia del Tribunal Constitucional nº 22/1997, de 11 de febrero).

Desde el punto de vista subjetivo, gozan de aforamiento diversos cargos de las instituciones públicas relacionados en los arts. 71 y 102 de la CE y los arts. 57.1, 61.1 y 73.3 de la LOPJ¹⁰⁶. Para el caso que nos ocupa, el art. 71.3 de la CE establece que “*en las causas contra Diputados y Senadores será competente la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo*”. Así mismo, el cargo será aforado ante procesos penales.

Por todo ello, una vez que haya indicios fundados de responsabilidad contra el Sr. Silvestre-Holms como Senador de las Cortes el caso, previa obtención del suplicatorio, será enviado al Tribunal Supremo para que continúe el curso que proceda.

III. Conclusión.

En lo que aquí interesa, se puede concluir que el Sr. Silvestre-Holms goza de inmunidad y de aforamiento según lo establecido por el art. 71 de la CE.

Esto implica que, debido a su inmunidad, el Juez Instructor que pretende la detención del Sr. Silvestre-Holms, ha de solicitar suplicatorio al Senado y recibir una respuesta afirmativa antes de proceder a su detención; y que debido a su aforamiento, tiene que dar traslado de las actuaciones judiciales al Tribunal Supremo.

¹⁰⁴ Para saber más sobre este principio, ORTELLS RAMOS, M., *Introducción al Derecho Procesal*, Ed. Aranzadi-Thomson Reuters, 2011, págs. 107 a 118.

¹⁰⁵ La remisión del caso al órgano competente para juzgar al aforado ha de hacerse aunque existan otros imputados no aforados salvo que sea posible el enjuiciamiento separado.

¹⁰⁶ Para ver la relación de los cargos afectados y los Tribunales a los que están adscritos: GÓMEZ DEL CASTILLO, M. M., *vid. supra*.

ANEXO I. El contrato de embarco.

El contrato de embarco es el que une al empleador, que ha de ser un empresario naval o naviero, con el trabajador, que pasará a ser tripulante. Se trata de una relación laboral común con ciertas peculiaridades.

Su regulación básica viene dada tanto por normas internacionales como nacionales. Se rige por el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (en adelante CTM) aprobado en la Conferencia Internacional del Trabajo de la Organización Internacional de Trabajo y que ha entrado en vigor en España el 20 de agosto de 2013, por el Estatuto de los Trabajadores (en adelante, ET), ya que precisamente este texto legal no menciona entre las relaciones laborales de carácter especial el trabajo en la mar (art. 2), razón por la cual se incardina en su articulado, así como por otros textos legales que regulan parcialmente cada uno de los ámbitos en los que el contrato de embarco presenta especialidades.

Para comenzar, reviste especialidades en cuanto a sus sujetos, ya que tanto empleador como empleado revisten una serie de peculiaridades. Por un lado, el empresario ha de ser una persona física residente en España o una persona jurídica domiciliada en España o en otro país de la UE, siempre y cuando haya designado un representante en España. Para que el empleador pueda llevar a cabo la explotación naviera es necesario que se encuentre inscrito en el Registro de Buques y Empresas Navieras. En cuanto a los trabajadores, han de conformar una dotación suficiente en cuanto al número y a la capacitación profesional para garantizar la seguridad del buque. El capitán tiene que ser español, y su actividad suele regirse por un contrato diferente que tiene la consideración de contrato de alta dirección (art. 2.1.a del ET)¹⁰⁷. El resto de la tripulación tiene que cumplir con unos requisitos previos¹⁰⁸.

En primer lugar, han de tener la libreta de inscripción marítima, un documento oficial que acredita la identidad del marino, contiene autorizaciones y visados y el historial de todos los buques en los que ha estado embarcado, y es expedido por la Dirección General de la Marina Mercante¹⁰⁹. En segundo lugar, ha de pasar unos reconocimientos médicos concretos realizados por el servicio de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina¹¹⁰. Estos reconocimientos son tanto iniciales como periódicos, ya que tienen vigencia de 2 años (salvo para menores de 21 o mayores de 50, cuya vigencia es de 1 año). En tercer lugar, el marino debe poseer el título profesional exigible a sus funciones a bordo del buque¹¹¹.

Desde el punto de vista formal, puede ser realizado tanto oralmente como por escrito (art. 8 del ET), aunque el trabajador puede exigir en todo caso al empresario que el contrato de haga

¹⁰⁷ Los contratos de alta dirección son aquellos contratos que se rigen principalmente por lo pactado por las partes y sólo de modo supletorio por el ET. Esto es así porque el capitán dirige la embarcación tomando las decisiones sin consultar al armador, salvo en lo que respecta al propio objeto de la navegación. Es decir, el capitán o patrón puede contratar personal, contratar reparaciones, etc.

¹⁰⁸ *Memento Práctico Social 2014, op.cit.*, pág. 1899 a 1901.

¹⁰⁹ Art. 2.u) de la Orden de 18 de enero de 2000, por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques, que se puede consultar en la página web del Ministerio de Fomento del Gobierno de España (http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/MARINA_MERCA_NTE/TITULACIONES/Inscripcion_Maritima/, última visita el 6/6/14).

¹¹⁰ Regulado por el Real Decreto 1696/2007, de 14 de diciembre, por el que se regulan los reconocimientos médicos de embarque marítimo.

¹¹¹ Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.

por escrito¹¹². Ha hacerse por triplicado y es intervenido por la oficina de empleo del Instituto Social de la Marina y por la autoridad de marina.

En cuanto a las condiciones de trabajo, revisten especialidades la edad mínima, la jornada de trabajo y de descanso, y el alojamiento y la alimentación a bordo del buque. Según lo establecido en el art. 6 del ET, la edad mínima para desarrollar un trabajo en la mar es de 16 años, y hasta que el trabajador alcance los 18 años tiene prohibido desarrollar trabajos nocturnos, actividades insalubres, penosas, nocivas o peligrosas, tanto para su salud como para su formación profesional y humana, así como realizar horas extraordinarias. Los arts. 34 a 38 del ET y el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre sobre jornadas especiales de trabajo determinan que la jornada de trabajo máxima es de 12 horas diarias, pudiendo ser sobrepasadas hasta un máximo de 14 horas diarias en un plazo de 24 o un máximo de 72 horas en 7 días, salvo en caso de fuerza mayor. El capitán tiene una jornada laboral regida por las cláusulas de su contrato de trabajo. El tiempo de descanso semanal es de día y medio, computándose en periodos de hasta 4 semanas. Se ha de garantizar el disfrute de un día de descanso semanal compensándose como horas extraordinarias el resto del tiempo no disfrutado. En lo que referido al alojamiento y la alimentación está regulado en el Título III del CTM.

La salud, seguridad y prevención de accidentes se rige por los arts. 14 a 19 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos laborales, y por los arts. 3 a 7 del Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención.

En cuanto al régimen de Seguridad Social, el trabajo en la mar no tiene diferencias en cuanto a las cuotas a pagar respecto del régimen general pero representa algunas especialidades¹¹³.

Todo trabajador deberá ser afiliado a la Seguridad Social por el empleador, utilizándose el número de cotización del empresario y considerando el buque como el centro de trabajo, al que se asignará un código de cuenta de cotización. El plazo para hacerlo es el general de modo anticipado, *“con la particularidad de que, cuando se trate de personal a bordo de embarcaciones que naveguen o faenen en zonas alejadas del lugar en que estuviere inscrita la empresa, el plazo para la formalización de dichos actos será de seis días naturales, que empezarán a contarse desde la llegada del buque al puerto de la provincia de inscripción. En todo caso, entre la fecha de incorporación del trabajador a la empresa y la de solicitud de afiliación y alta no podrá mediar un plazo superior a diez días naturales”* (art. 48 del Real Decreto 84/1996, de 26 de enero, por el que se aprueba el Reglamento general sobre inscripción de empresas y afiliación, altas, bajas y variaciones de datos de trabajadores en la Seguridad Social). El número de Seguridad Social de cada trabajador figurará en su libreta de inscripción marítima.

Los trabajadores por cuenta ajena deben cotizar desde la mera solicitud de alta para todas las contingencias y situaciones protegidas, de la misma forma que el Régimen General de la Seguridad Social. Es el Instituto Social de la Marina el que realiza la recaudación, como colaborador de la Tesorería General de la Seguridad Social (Disposición Adicional Segunda del

¹¹² Cuando se trata de un contrato por tempo determinado, es obligatorio que se haga por escrito.

¹¹³ *Memento Práctico Social 2014, vid. supra*, págs. 1906 a 1914.

Real Decreto 1415/2004, de 11 de junio, por el que se aprueba el Reglamento General de Recaudación de la Seguridad Social).

En lo que se refiere a las prestaciones de Seguridad Social, destacan también algunas especialidades. En primer lugar, la asistencia sanitaria tan sólo se diferencia del Régimen General en que la realiza el Instituto Social de la Marina y en la existencia de asistencia a bordo y en puerto extranjero a cargo de la empresa¹¹⁴. En segundo lugar, la prestación por jubilación es la misma que en el Régimen general pero con unos coeficientes reductores de la edad de jubilación para una serie de trabajos a bordo de un buque¹¹⁵. La incapacidad temporal, la incapacidad permanente, la maternidad y paternidad y el riesgo durante el embarazo y lactancia, las prestaciones por muerte y supervivencia y la prestación por desempleo no presentan diferencias.

Por último, se puede hacer una breve referencia a las denominadas ayudas asistenciales y que se les proporcionan a los trabajadores del mar ante necesidades especiales de las que pueden verse beneficiados ellos mismos o sus familiares (por ejemplo, pérdida de equipaje individual a consecuencia de naufragio o accidente en el mar, fallecimiento a bordo o desaparición, traslado de cadáveres, etc.). La tramitación la realiza el Instituto Social de la Marina y se regula en diversos sitios dependiendo de su naturaleza¹¹⁶.

A continuación se adjunta un ejemplo de posible contrato de embarco.

¹¹⁴ Decreto 1867/1970, de 9 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de la ley 116/1969, de 30 de diciembre, por la que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores del mar y Decreto 1867/1970, de 9 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de la ley 116/1969, de 30 de diciembre, por la que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores del mar.

¹¹⁵ Decreto 1867/1970, art. 4.4 del Real Decreto 1647/1997, de 31 de octubre, por el que se desarrollan determinados aspectos de la Ley 24/1997, de 15 de julio, de consolidación y racionalización del sistema de la Seguridad Social y Real Decreto 1311/2007, de 5 de octubre, por el que se establecen nuevos criterios para determinar la pensión de jubilación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

¹¹⁶ Convenios 23 y 166 sobre la repatriación de la gente de mar de la Organización Mundial del Trabajo, Real Decreto 869/2007, de 2 de julio, por el que se regula la concesión de prestaciones asistenciales en atención a las situaciones especiales derivadas del trabajo en la mar para trabajadores y beneficiarios del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y se establecen determinados servicios a los trabajadores del mar.

Contrato de embarco

REUNIDOS:

De una parte, _____, mayor de edad, de nacionalidad _____, vecino de _____, provincia de _____, con domicilio en _____, código postal _____ y provisto de DNI con número _____ en representación, de la empresa armadora _____, con base en _____, nombre del buque _____ y matrícula _____.

De otra parte, _____, estado civil _____, mayor de edad, de nacionalidad _____, vecino de _____, provincia de _____, con domicilio en _____, código postal _____ y provisto de DNI con número _____.

Ambas partes reconocen mutuamente plena capacidad para obrar en la firma del siguiente contrato para ello

DECLARAN

El trabajador

Que está inscrito como demandante de empleo en la Oficina de Empleo de _____ desde _____ con el número y con la profesión principal de _____.

El representante de la empresa

Que el presente contrato de trabajo se concluye por tiempo indefinido, de acuerdo con lo establecido en el artículo 15 del Estatuto de los Trabajadores, para atender las exigencias derivadas de la actividad normal de la empresa.

Que reúnen las condiciones necesarias para la celebración del presente contrato y, en consecuencia, acuerdan formalizarlo con arreglo a las siguientes:

CLÁUSULA 1.

Primera. Don/a _____, cuya profesión es la de _____, se obliga a prestar sus servicios como _____ en el buque _____ dedicado a la navegación de _____ o en cualquier otro de los que componen la flota de la empresa al que pueda ser transbordado de acuerdo con lo dispuesto en los convenios en vigor.

Segunda. El contrato queda clasificado, a todo los efectos, como personal _____. La empresa y la duración del presente contrato será _____.

Tercera. La retribución del contratado será _____, garantizándose un mínimo de _____ euros mensuales, además de todas aquellas otras retribuciones (pagas extraordinarias, complementos salariales y plusas) e indemnizaciones (dietas, gastos de locomoción y pérdida de equipaje) que puedan corresponderle y que se regulan en las disposiciones legales vigentes y en los convenios en vigor.

Cuarta. La manutención del contratado a bordo será a cargo de _____, fijándose por tal concepto la cantidad de _____ euros por cada día completo a bordo.

Quinta. La jornada ordinaria será de _____ horas de trabajo efectivo, computadas _____.

Sexta. La duración de las vacaciones anuales será de _____ disfrutándose en periodos de _____ por cada _____ de trabajo efectivo.

Séptima. Se establece un periodo de prueba de _____.

Octava. La modificación, suspensión y extinción del presente contrato se regulará por lo establecido en el Estatuto de los Trabajadores y sus normas de desarrollo y por las particulares que le sean de aplicación.

Novena. El contratado queda obligado a presentarse a bordo en _____ el día _____ de _____ de _____ a las _____ horas para comenzar su servicio.

Décima. A efectos de lo dispuesto para la repatriación de tripulantes, el armador vendrá obligado a sufragar al contratado los gastos que ocasionen la misma y su restitución a _____.

Undécima. En lo no previsto en este contrato, se estará a lo preceptuado en el Estatuto de los Trabajadores y demás normas que resulten de aplicación, en particular el convenio en vigor.

Duodécima. El presente contrato se registrará en la Oficina de Empleo de _____.

CLÁUSULA 2. ADICIONALES

.....
.....
.....

Y para que así conste se extiende este contrato, por cuadruplicado ejemplar, en el lugar y fecha indicados, firmando las partes interesadas.

ANEXO II. Acta de liquidación.

El modelo de acta de liquidación fue aprobado por la Resolución de 10 de noviembre de 2004, de la Subsecretaría, por la que se aprueban los modelos de actas y propuestas de liquidación de cuotas de la Seguridad Social practicadas por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social; y son los siguientes:

“A) Modelo I.T.206 de Acta de Liquidación para Inspectores de Trabajo y Seguridad Social.

B) Modelo I.T.206 ADIC I: Hoja anexa adicional con los hechos y preceptos infringidos para Inspectores de Trabajo y Seguridad Social.

C) Modelo I.T.219 de Acta de Liquidación para Subinspectores de Empleo y Seguridad Social.

D) Modelo I.T.219 ADIC I: Hoja anexa adicional con los hechos y preceptos infringidos para Subinspectores de Empleo y Seguridad Social.

E) Modelo I.T. 206 ADIC II: Hoja anexa adicional con las liquidaciones parciales en que se desglosará el periodo liquidado de las Actas de Liquidación para Inspectores de Trabajo y Seguridad Social y Subinspectores de Empleo y Seguridad Social.”



**MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS
SOCIALES. INSPECCION PROVINCIAL DE
TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL DE**

Dirección Postal:
Teléfono:

**ACTA DE LIQUIDACIÓN DE CUOTAS A LA SEGURIDAD
SOCIAL, DESEMPLEO, FONDO DE GARANTIA SALARIAL Y
FORMACIÓN PROFESIONAL.**

Numero:

Fecha:

Régimen de Seguridad Social:
Identif. Segur. Social (CCC/NAF):
D.N.I./N.I.F./C.I.F.:
Actividad:
Entidad de A.T:

SUJETO RESPONSABLE (Empresa)

Nombre/Razón Social:

Domicilio:

Localidad::

OTROS SUJETOS RESPONSABLES: SI NO

Ver anexo

NATURALEZA DEL DESCUBIERTO	PERIODO DEL DESCUBIERTO	SE LEVANTA ACTA DE INFRACCION
FALTA DE AFILIACIÓN O ALTA <input type="checkbox"/>	MES Y AÑO:	SI NO
DIFERENCIAS DE COTIZACIÓN <input type="checkbox"/>		
DERIVACION RESPONSABILIDAD <input type="checkbox"/>		
BONIFICACIONES INDEBIDAS <input type="checkbox"/>		

El/la Inspector/a de Trabajo y Seguridad Social que suscribe, en uso de las facultades que le otorga la Ley 42/1997, de 14 de Noviembre, Ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (B.O.E. 15/11/97), y el Texto Refundido de la Ley General de Seguridad Social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio (B.O.E. 29/06/94), formula la presente acta de liquidación de deudas por las cuotas de Seguridad Social y otros conceptos de recaudación conjunta que se indican, en base a los hechos comprobados, medios utilizados para su esclarecimiento, y elementos de convicción dispuestos que se indican en documento anexo, con expresión de las disposiciones infringidas. Asimismo en documentos anexos por cada periodo parcial se detallan los datos que han servido para calcular el débito, la liquidación parcial, con el importe principal del débito, el recargo del 20% por falta de ingreso en plazo reglamentario, y el total de ambos. En los supuestos de derivación de responsabilidad se incluyen también los intereses y costas. De todo ello resulta que el **IMPORTE TOTAL DE LA DEUDA DEL PERIODO DEL DESCUBIERTO es de**

euros, como suma de las liquidaciones parciales siguientes:


Periodos liquidados	Nº Trabaj.	Importe principal de la deuda	Recargo 20 %	Intereses	Costas	Importes totales periodos parciales

EL/LA INSPECTOR/A DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

Fdo:.....

La presente Acta tiene el carácter de liquidación provisional, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 31.2 del Texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social. Se hace expresa advertencia de que, en el plazo de QUINCE DÍAS HÁBILES a contar desde la fecha de notificación de la presente Acta, podrá formularse escrito de alegaciones ante el Jefe de la Unidad Especializada de Seguridad Social de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, conforme a lo dispuesto en el precepto antes citado y en el artículo 33.1 del Reglamento General sobre procedimientos para la imposición de sanciones por infracciones de orden social y para los expedientes liquidatorios de cuotas de la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto 928/98, de 14 de mayo (B.O.E 3 de junio). Caso de formular alegaciones, tendrá derecho a la vista y audiencia por plazo de diez días. El plazo máximo para dictar la Resolución del presente expediente liquidatorio será de seis meses a contar desde la fecha del acta de liquidación. El INGRESO del importe de la deuda figurada en la presente Acta de Liquidación en el indicado plazo de 15 días supondrá su conversión en liquidación definitiva (art. 33.1 antes citado), y podrá hacerse efectivo en las oficinas recaudadoras de la Tesorería General de la Seguridad Social o a través de colaboradores autorizados o habilitados para la gestión recaudatoria, utilizando para ello el documento de ingreso TC-1/30.

Modelo I.T. 206

EJEMPLAR		MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES		ACTA DE LIQUIDACIÓN N°: - ANEXO -
		INSPECCIÓN PROVINCIAL DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL DE		
SUJETO RESPONSABLE				
Nombre o Razón Social:			C.C.C.:	
SUJETO RESPONSABLE PRINCIPAL O DIRECTO DE LA DEUDA Y OTROS SUJETOS RESPONSABLES				
Nombre o Razón Social:			C.C.C.:	C.I.F.:
Domicilio y Localidad:				

HECHOS Y PRECEPTOS INFRINGIDOS

EL/LA INSPECTOR/A DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

Fdo:.....



**MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS
SOCIALES. INSPECCION PROVINCIAL DE
TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL DE**

Dirección Postal:
Teléfono:

**ACTA DE LIQUIDACIÓN DE CUOTAS A LA SEGURIDAD
SOCIAL, DESEMPLEO, FONDO DE GARANTIA SALARIAL Y
FOMACIÓN PROFESIONAL.**

Numero:

Fecha:

Régimen de Seguridad Social:
Identif. Segur. Social (CCC/NAF):
D.N.I./N.I.F./C.I.F.:
Actividad:
Entidad de A.T.:

SUJETO RESPONSABLE (Empresa)

Nombre/Razón Social:

Domicilio:

Localidad:

OTROS SUJETOS RESPONSABLES: SI NO

Ver anexo

NATURALEZA DEL DESCUBIERTO

FALTA DE AFILIACIÓN O ALTA

☐

DIFERENCIAS DE COTIZACIÓN

☐

DERIVACION RESPONSABILIDAD

☐

BONIFICACIONES INDEBIDAS

☐

PERIODO DEL DESCUBIERTO

MES Y AÑO:

**SE LEVANTA ACTA DE
INFRACCION**

SI

NO

El/la Subinspector/a de Empleo y Seguridad Social que suscribe, en uso de las facultades que le otorga la Ley 42/1997, de 14 de Noviembre, Ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (B.O.E. 15/11/97), y el Texto Refundido de la Ley General de Seguridad Social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio (B.O.E. 29/06/94), formula la presente acta de liquidación de deudas por las cuotas de Seguridad Social y otros conceptos de recaudación conjunta que se indican, en base a los hechos comprobados, medios utilizados para su esclarecimiento, y elementos de convicción dispuestos que se indican en documento anexo, con expresión de las disposiciones infringidas. Asimismo en documentos anexos por cada periodo parcial se detallan los datos que han servido para calcular el débito, la liquidación parcial, con el importe principal del débito, el recargo del 20% por falta de ingreso en plazo reglamentario, y el total de ambos. En los supuestos de derivación de responsabilidad se incluyen también los intereses y costas. De todo ello resulta que el **IMPORTE TOTAL DE LA DEUDA DEL PERIODO DEL DESCUBIERTO** es de _____ euros, como suma de las liquidaciones parciales siguientes:

Periodos liquidados	Nº Trabaj.	Importe principal de la deuda	Recargo 20 %	Intereses	Costas	Importes totales periodos parciales


VISADO. EL/LA INSPECTOR/A DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

Fdo.

EL/LA SUBINSPECTOR/A DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

Fdo.

La presente Acta tiene el carácter de liquidación provisional, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 31.2 del Texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social. Se hace expresa advertencia de que, en el plazo de QUINCE DÍAS HÁBILES a contar desde la fecha de notificación de la presente Acta, podrá formularse escrito de alegaciones ante el Jefe de la Unidad Especializada de Seguridad Social de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, conforme a lo dispuesto en el precepto antes citado y en el artículo 33.1 del Reglamento General sobre procedimientos para la imposición de sanciones por infracciones de orden social y para los expedientes liquidatorios de cuotas de la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto 928/98, de 14 de mayo (B.O.E. 3 de Junio). Caso de formular alegaciones, tendrá derecho a la vista y audiencia por plazo de diez días. El plazo máximo para dictar la Resolución del presente expediente liquidatorio será de seis meses a contar desde la fecha del acta de liquidación. El INGRESO del importe de la deuda figurada en la presente Acta de Liquidación en el indicado plazo de 15 días supondrá su conversión en liquidación definitiva (art. 33.1 antes citado), y podrá hacerse efectivo en las oficinas recaudadoras de la Tesorería General de la Seguridad Social o a través de colaboradores autorizados o habilitados para la gestión recaudatoria, utilizando para ello el documento de ingreso TC-1/30.

EJEMPLAR _____		MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES		ACTA DE LIQUIDACIÓN N°: - ANEXO -
		INSPECCIÓN PROVINCIAL DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL DE		
SUJETO RESPONSABLE				
Nombre o Razón Social:		C.C.C.:		
SUJETO RESPONSABLE PRINCIPAL O DIRECTO DE LA DEUDA Y OTROS SUJETOS RESPONSABLES				
Nombre o Razón Social:		C.C.C.:	C.I.F.:	
Domicilio y Localidad:				

HECHOS Y PRECEPTOS INFRINGIDOS

VISADO. EL/LA INSPECTOR/A DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL Fdo.	EL/LA SUBINSPECTOR/A DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL Fdo.
---	---



MINISTERIO DE TRABAJO Y
ASUNTOS SOCIALES. INSPECCION
PROVINCIAL DE TRABAJO Y
SEGURIDAD SOCIAL DE

LIQUIDACIÓN PARCIAL DE CUOTAS A LA SEGURIDAD
SOCIAL, DESEMPLEO, FONDO DE GARANTÍA SALARIAL Y
FOMACIÓN PROFESIONAL

Dirección Postal:
Teléfono:

Numero de liquidación parcial:

Fecha:

Régimen de Seguridad Social:
Identif. Secur. Social (CCC/NAF):
D.N.I./N.I.F./C.I.F.:
Actividad:
Entidad de A.T.:

SUJETO RESPONSABLE (Empresa)

Nombre/Razón Social:

Domicilio:

Localidad:

OTROS SUJETOS RESPONSABLES: SI NO
Ver anexo

NATURALEZA DEL DESCUBIERTO

FALTA DE AFILIACIÓN O ALTA ☐

DIFERENCIAS DE COTIZACIÓN ☐

DERIVACIÓN RESPONSABILIDAD ☐

BONIFICACIONES INDEBIDAS ☐

PERÍODO DEL DESCUBIERTO

MES Y AÑO:

CUOTAS DE SEGURIDAD SOCIAL Y OTROS CONCEPTOS

CONCEPTOS	PERIODO	NUMERO DE TRABAJADORES	BASE COTIZACIÓN	TIPO	CUOTAS

SUMA:

(A)

CUOTAS DE ACCIDENTES Y ENFERMEDADES PROFESIONALES

EPIGRAFE	NUMERO TRABAJ.	BASE DE COTIZACION	TIPO DE CUOTAS		IMPORTES DE LA CUOTA	
			I.T.	I.M.S.	I.T.	I.M.S.

SUMA:

(B)

Suma(A + B)

Recargo 20%

Intereses en supuestos de derivación de responsabilidad

Costas en supuestos de derivación de responsabilidad

IMPORTE TOTAL DE LA LIQUIDACIÓN

ANEXO III. Solicitudes de prestaciones.

Las prestaciones por hijos menores a cargo y la prestación por desempleo se solicitan mediante unos modelos disponibles en las páginas web de la Seguridad Social y del Servicio Público de Empleo, respectivamente.

Se adjuntan a continuación:

- 1) Modelo de solicitud de prestación por hijos menores a cargo.
- 2) Modelo de solicitud de prestación por desempleo.

Solicitud de PRESTACIÓN POR HIJO A CARGO

INSTRUCCIONES PARA CUMPLIMENTAR ESTE FORMULARIO

NOTA INFORMATIVA.- Si desea solicitar esta prestación por hijos comunes y no comunes, menores acogidos en acogimiento familiar, permanente o preadoptivo (convivencia con los padres de hijo/s común/es con otro/s aportado/s por cualquiera de ellos a la unidad familiar) debe rellenar una solicitud por los hijos comunes y otra por los no comunes.

1.- DATOS DEL SOLICITANTE

- 1.1. **DATOS PERSONALES.-** Indique la condición por la que solicita la prestación.

Si ha contraído matrimonio y posee apellidos distintos de los que tenía de soltera, indique también los de soltera.

- 1.2. **PARA SUPUESTOS DE PROGENITOR/A, ADOPTANTE, O ACOGEDOR/A FAMILIAR PERMANENTE O PREADOPTIVO.-** Indique su estado civil y el tipo de convivencia en que se encuentra con el otro progenitor/a, adoptante o acogedor/a permanente o preadoptivo.

- 1.3. **SITUACIÓN LABORAL.-** Exprese su situación laboral especificando así mismo si cobra o ha solicitado alguna prestación o subsidio de alguna entidad tanto pública como privada.

2.- DATOS DEL OTRO PROGENITOR/A, ADOPTANTE O ACOGEDOR/A FAMILIAR PERMANENTE O PREADOPTIVO.-

Rellene las casillas siguiendo las instrucciones anteriores.

Aunque no exista convivencia entre los progenitores, es muy importante que nos facilite los máximos datos posibles del otro progenitor/a, adoptante o acogedor/a familiar permanente o preadoptivo y su DNI/NIE.

3.- DATOS DE LOS HIJOS O MENORES POR LOS QUE PIDE LA PRESTACIÓN.-

Si tiene más de tres hijos, rellene nuevas hojas de causantes.

Declare los datos personales, información de si convive, trabaja, cobra o ha solicitado alguna prestación, así como, en el supuesto de que tenga reconocida o alegue una discapacidad, los datos solicitados sobre esa discapacidad.

4.- DECLARACIÓN DE INGRESOS.-

Referidos al ejercicio presupuestario anterior a la fecha de la presentación de la solicitud.

- 4.1. **Rendimientos netos del trabajo:** indicar el importe de las retribuciones íntegras percibidas (en dinero y/o en especie) menos los gastos deducibles, de acuerdo con la legislación fiscal (cotizaciones a la Seguridad Social, cuotas a sindicatos, ...).

- 4.2. **Rendimientos íntegros del capital mobiliario** (intereses de cuentas corrientes, libretas de ahorro, depósitos, ...): indicar el importe bruto, sin efectuar descuento alguno, de los rendimientos obtenidos por el capital.

- 4.3. **Rendimientos netos del capital inmobiliario:** indicar el importe de las rentas derivadas de la titularidad de bienes inmuebles, rústicos o urbanos, sin tener en cuenta la vivienda habitual, por arrendamientos de los mismos u otro concepto similar menos los gastos deducibles, de acuerdo con la legislación fiscal.

- 4.4. **Rendimientos netos de actividades económicas:** indicar el importe de los ingresos obtenidos con motivo de la realización de la actividad económica menos los gastos deducibles, de acuerdo con la legislación fiscal.

- 4.5. **Ganancias patrimoniales:** saldo neto positivo de las ganancias patrimoniales imputables al ejercicio de referencia de los ingresos, derivado de la venta de bienes muebles (acciones, fondos de inversión, ...) o de bienes inmuebles

5.- OTROS DATOS.

DATOS FISCALES. Si el futuro titular de la prestación tiene establecida su residencia fiscal (más de 183 días al año) en un país extranjero o en una Comunidad o Ciudad Autónoma o Territorio Foral distinto del lugar en donde solicita su prestación, debe indicarlo.

El **DOMICILIO DE COMUNICACIONES** a efectos legales sólo debe indicarse cuando desee recibirlas en otro distinto al suyo habitual, incluidas las comunicaciones oficiales en las que se le pidan actuaciones en plazos determinados.

6.- ALEGACIONES.-

Si quiere añadir algo que considere importante para tramitar su prestación y no lo vea recogido en el formulario, póngalo en este apartado de la forma más breve y concisa posible.

7.- MODALIDAD DE COBRO DE LA PRESTACIÓN.-

Cruce con un aspa la fórmula por la que desea que le hagamos llegar el importe de su prestación.

Ponga especial cuidado en rellenar las casillas de la cuenta corriente para que no haya problemas cuando hagamos el ingreso.

Si reside en el extranjero y quiere recibir allí el pago, debe aportarnos la certificación bancaria con todos los datos que le proporcionen en su entidad bancaria.

8.- COBRO DE LA PRESTACIÓN POR CAUSANTE MAYOR DE 18 AÑOS.-

En el supuesto de que el causante mayor de 18 años con capacidad de obrar quiera ser perceptor de la asignación económica, se cumplimentará el número de la cuenta del causante.

Este apartado se firmará por el solicitante y el causante.



MINISTERIO
DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL

Borrar

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



INSTITUTO NACIONAL DE LA
SEGURIDAD SOCIAL

Registro INSS

Solicitud de PRESTACIONES POR HIJO A CARGO

Antes de empezar a cumplimentar la solicitud lea detenidamente todos los apartados y las instrucciones sobre cada uno de ellos.
Debe imprimir un único ejemplar y presentarlo en un Centro de Atención e Información de la Seguridad Social. Para facilitar su presentación solicite cita previa en el teléfono 901 10 65 70 o en www.seg-social.es

1. DATOS DEL SOLICITANTE

1.1 DATOS PERSONALES		DNI - NIE		Núm. de la Seguridad Social	
Primer apellido		Segundo apellido		Nombre	
Apellidos de soltera		Fecha de nacimiento		Sexo <input type="checkbox"/> Hombre <input type="checkbox"/> Mujer	
Nacionalidad		Si es extranjero y reside en España: tipo de residencia <input type="checkbox"/> Permanente <input type="checkbox"/> Temporal, vencimiento _____		<input type="checkbox"/> En trámite, desde _____	
Actúa en calidad de: <input type="checkbox"/> Progenitor/a o adoptante <input type="checkbox"/> Acogedor/a permanente o preadoptivo <input type="checkbox"/> Tutor <input type="checkbox"/> Guardador <input type="checkbox"/> Curador					
Domicilio habitual: (calle, plaza ...)		Número		Bloque Escalera Piso Puerta Teléfono de contacto	
Código postal		Localidad		Provincia País	
1.2 SI LO SOLICITA COMO PROGENITOR/A, ADOPTANTE O ACOGEDOR/A PERMANENTE O PREADOPTIVO, RELLENE LOS SIGUIENTES DATOS					
ESTADO CIVIL		SE ENCUENTRA (en relación con el otro progenitor/a, adoptante o acogedor/a)		¿Existe convivencia entre ambos?	
<input type="checkbox"/> Soltero/a <input type="checkbox"/> Casado/a <input type="checkbox"/> Viudo/a <input type="checkbox"/> Separado/a <input type="checkbox"/> Divorciado/a		<input type="checkbox"/> Soltero/a <input type="checkbox"/> Casado/a <input type="checkbox"/> Viudo/a <input type="checkbox"/> Separado/a de hecho <input type="checkbox"/> Separado/a legalmente <input type="checkbox"/> Divorciado/a <input type="checkbox"/> En convivencia de hecho		<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	
Título de familia numerosa <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		Fecha de expedición del título de familia numerosa _____			
Fecha de vencimiento _____		Si hay hijos con discapacidad, indique cuántos _____			
Título de familia núm. _____ Lo ha solicitado <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		Categoría <input type="checkbox"/> General <input type="checkbox"/> Especial		Fecha de solicitud _____	
Si está separado/a o divorciado/a: Recibe pensión compensatoria <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		Importe mensual _____ €			
1.3 DATOS DE LA SITUACIÓN LABORAL					
¿Trabaja actualmente? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		En caso afirmativo: <input type="checkbox"/> por cuenta propia <input type="checkbox"/> por cuenta ajena		¿Está en desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	
Nombre de la empresa _____		País _____		¿Cobra prestación de desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	
¿Cobra alguna/s prestación/es o subsidio/s de alguna Entidad? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		La ha solicitado <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ			
Clase de prestación _____		Organismo _____		País que lo abona _____	
Importe (anual) _____ €					

2. DATOS DEL OTRO PROGENITOR/A, ADOPTANTE O ACOGEDOR/A PERMANENTE O PREADOPTIVO

2.1 DATOS PERSONALES		DNI - NIE		Núm. de la Seguridad Social	
Primer apellido		Segundo apellido		Nombre	
Apellidos de soltera		Fecha de nacimiento		Sexo <input type="checkbox"/> Hombre <input type="checkbox"/> Mujer	
Nacionalidad		Si es extranjero y reside en España: tipo de residencia <input type="checkbox"/> Permanente <input type="checkbox"/> Temporal, vencimiento _____		<input type="checkbox"/> En trámite, desde _____	
Estado civil: <input type="checkbox"/> Soltero/a <input type="checkbox"/> Casado/a <input type="checkbox"/> Viudo/a <input type="checkbox"/> Separado/a <input type="checkbox"/> Divorciado/a					

Apellidos y nombre:	DNI - NIE: ②
---------------------	--------------

Domicilio habitual: (calle, plaza ...)				Número	Bloque	Escalera	Piso	Puerta	Teléfono de contacto
Código postal	Localidad	Provincia			País				

2.2 DATOS DE LA SITUACIÓN LABORAL

¿Trabaja actualmente? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	En caso afirmativo: <input type="checkbox"/> por cuenta propia <input type="checkbox"/> por cuenta ajena	¿Está en desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ
Nombre de la empresa _____	País _____	¿Cobra prestación de desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ
¿Cobra alguna/s prestación/es o subsidio/s de alguna Entidad? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		La ha solicitado <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ
Clase de prestación _____	Organismo _____	País que lo abona _____
Importe (anual) _____ €		

3. DATOS DE LOS HIJOS (CAUSANTES) POR LOS QUE PIDE LA PRESTACIÓN

3.1 DATOS PERSONALES		DNI - NIE	Núm. de la Seguridad Social
Primer apellido		Segundo apellido	Nombre
Fecha de nacimiento	Sexo <input type="checkbox"/> Hombre <input type="checkbox"/> Mujer	Nacionalidad	Si es extranjero y reside en España: tipo de residencia <input type="checkbox"/> Permanente <input type="checkbox"/> Temporal, vencimiento _____ En trámite, fecha de solicitud _____
Estado civil <input type="checkbox"/> Soltero/a <input type="checkbox"/> Casado/a <input type="checkbox"/> Viudo/a <input type="checkbox"/> Separado/a <input type="checkbox"/> Divorciado/a	¿Reside en España? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	País de nacimiento	
Indique país: _____			

3.2 DATOS SOBRE CONVIVENCIA/DEPENDENCIA ECONÓMICA

Convive con el solicitante <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	¿Trabaja? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	¿Está en desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	¿Cobra prestación de desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ
Con el otro progenitor <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	Ingresos mensuales actuales (rendimientos íntegros excluidos los gastos deducibles según legislación fiscal) _____		
¿Cobra alguna/s prestación/es o subsidio/s incluido/s otro/s de protección familiar? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		La ha solicitado <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	
Cuantía mensual _____	Clase de prestación _____	Organismo _____	País _____

3.3 DATOS SOBRE LA DISCAPACIDAD

¿Está incapacitado por sentencia judicial? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	Porcentaje _____ %
¿Tiene reconocido algún grado de discapacidad? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	En su caso, fecha vencimiento _____
¿Tiene carácter permanente? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	Si ha solicitado el título de discapacidad, fecha de solicitud _____
¿Tiene reconocida la ayuda de 3ª persona? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	Si ha solicitado ayuda de 3ª persona, fecha de solicitud _____
¿Tiene título de discapacidad? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	

SEGUNDO CAUSANTE

3.4 DATOS PERSONALES		DNI - NIE	Núm. de la Seguridad Social
Primer apellido		Segundo apellido	Nombre
Fecha de nacimiento	Sexo <input type="checkbox"/> Hombre <input type="checkbox"/> Mujer	Nacionalidad	Si es extranjero y reside en España: tipo de residencia <input type="checkbox"/> Permanente <input type="checkbox"/> Temporal, vencimiento _____ En trámite, fecha de solicitud _____
Estado civil <input type="checkbox"/> Soltero/a <input type="checkbox"/> Casado/a <input type="checkbox"/> Viudo/a <input type="checkbox"/> Separado/a <input type="checkbox"/> Divorciado/a	¿Reside en España? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	País de nacimiento	
Indique país: _____			

3.5 DATOS SOBRE CONVIVENCIA/DEPENDENCIA ECONÓMICA

Convive con el solicitante <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	¿Trabaja? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	¿Está en desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	¿Cobra prestación de desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ
Con el otro progenitor <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	Ingresos mensuales actuales (rendimientos íntegros excluidos los gastos deducibles según legislación fiscal) _____		
¿Cobra alguna/s prestación/es o subsidio/s incluido/s otro/s de protección familiar? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		La ha solicitado <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	
Cuantía mensual _____	Clase de prestación _____	Organismo _____	País _____

20131121

8-004 PF-5 (cas)

Apellidos y nombre:	DNI - NIE: ③
---------------------	--------------

3.6 DATOS SOBRE LA DISCAPACIDAD	
¿Está incapacitado por sentencia judicial?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ Porcentaje _____ %
¿Tiene reconocido algún grado de discapacidad?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ En su caso, fecha vencimiento _____
¿Tiene carácter permanente?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ Si ha solicitado el título de discapacidad, fecha de solicitud _____
¿Tiene reconocida la ayuda de 3ª persona?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ Si ha solicitado ayuda de 3ª persona, fecha de solicitud _____
¿Tiene título de discapacidad?	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ

TERCER CAUSANTE

3.7 DATOS PERSONALES		DNI - NIE		Núm. de la Seguridad Social	
Primer apellido		Segundo apellido		Nombre	
Fecha de nacimiento	Sexo <input type="checkbox"/> Hombre <input type="checkbox"/> Mujer	Nacionalidad	Si es extranjero y reside en España: tipo de residencia <input type="checkbox"/> Permanente <input type="checkbox"/> Temporal, vencimiento _____ <input type="checkbox"/> En trámite, fecha de solicitud _____		
Estado civil <input type="checkbox"/> Soltero/a <input type="checkbox"/> Casado/a <input type="checkbox"/> Viudo/a <input type="checkbox"/> Separado/a <input type="checkbox"/> Divorciado/a	¿Reside en España? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ Indique país: _____		País de nacimiento		
3.8 DATOS SOBRE CONVIVENCIA/DEPENDENCIA ECONÓMICA					
Convive con el solicitante <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		¿Trabaja? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		¿Está en desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ ¿Cobra prestación de desempleo? <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	
Con el otro progenitor <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		Ingresos mensuales actuales (rendimientos íntegros excluidos los gastos deducibles según legislación fiscal) _____			
¿Cobra alguna/s prestación/es o subsidio/s incluido/s otro/s de protección familiar?		<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		La ha solicitado <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ	
Cuantía mensual _____		Clase de prestación _____		Organismo _____ País _____	
3.9 DATOS SOBRE LA DISCAPACIDAD					
¿Está incapacitado por sentencia judicial?		<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		Porcentaje _____ %	
¿Tiene reconocido algún grado de discapacidad?		<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		En su caso, fecha vencimiento _____	
¿Tiene carácter permanente?		<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		Si ha solicitado el título de discapacidad, fecha de solicitud _____	
¿Tiene reconocida la ayuda de 3ª persona?		<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ		Si ha solicitado ayuda de 3ª persona, fecha de solicitud _____	
¿Tiene título de discapacidad?		<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> SÍ			

4. DECLARACIÓN DE INGRESO (cuando se solicita para hijos sin discapacidad)

20131121	4.1 DEL SOLICITANTE (sólo si es progenitor/a, adoptante o acogedor/a familiar permanente o preadoptivo)
	Declaro que los ingresos, por cualquier concepto (ver instrucción número 4 para cumplimentar este formulario) ascendieron a la cantidad de _____ €
8-004 PF-5 (cas)	4.2 DEL OTRO PROGENITOR/AADOPTANTE O ACOGEDOR/A FAMILIAR PERMANENTE O PREADOPTIVO
	Declaro que los ingresos, por cualquier concepto (ver instrucción número 4 para cumplimentar este formulario) ascendieron a la cantidad de _____ €

5. OTROS DATOS DEL SOLICITANTE

5.1 A EFECTOS FISCALES					
Residencia fiscal: Provincia _____ País _____					
5.2 DOMICILIO DE COMUNICACIONES A EFECTOS LEGALES					
Nombre o Razón social					
Domicilio habitual: (calle, plaza ...)				Número	Bloque
				Escalera	Piso
				Puerta	
Código postal	Localidad	Provincia	País	Apdo. de correos	

Apellidos y nombre: _____	DNI - NIE: _____
---------------------------	------------------

Si desea recibir información por correo electrónico, indíquelo _____	Si desea recibir información por un SMS, indique su móvil _____
LENGUA COOFICIAL en la que desea recibir su correspondencia: _____	

6. ALEGACIONES

7. ELECCIÓN DE MODALIDAD DE COBRO

PAGO EN ESPAÑA (Banco o Caja de Ahorro)	código IBAN:				
<input type="checkbox"/> EN VENTANILLA <input type="checkbox"/> EN CUENTA/LIBRETA	CÓDIGO PAÍS	CCC			
		ENTIDAD	OFICINA/SUCURSAL	D.CONTROL	NÚMERO DE CUENTA
PAGO EN EL EXTRANJERO	<input type="checkbox"/> cheque	<input type="checkbox"/> transferencia	País _____		
BIC: _____					
IBAN: _____					
CCC: _____					

DECLARO, bajo mi responsabilidad, que son ciertos los datos que consigno en la presente solicitud, manifestando que quedo enterado de la obligación de comunicar al Instituto Nacional de la Seguridad Social cualquier variación que de ellos pudiera producirse en lo sucesivo y dentro de los 30 días siguientes a aquél en el que suceda.

AUTORIZO la consulta de mis datos de identificación personal y la verificación y cotejo de los datos económicos declarados con los de carácter tributario obrantes en la Agencia Estatal de Administración Tributaria, en los términos establecidos en la O. M. 18-11-99 (BOE del día 30), o en cualquier otro Organismo que tuviera atribuida la competencia sobre ellos. Asimismo manifiesto, igualmente, mi consentimiento para la consulta u obtención de copia de datos sobre la valoración de la discapacidad custodiados por los Servicios Sociales de carácter público, así como la consulta de los datos de domicilio e identidad a través de los Sistemas de Verificación establecidos (Sistemas de Verificación de Datos de Identidad y de Residencia). Asimismo, en su caso, también autorizo la consulta de mis datos sobre residencia legal en España obrantes en el Fichero de datos de expedientes de trámites de extranjería del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, en el Fichero Adextra del Ministerio del Interior y el Fichero de Permisos y Autorizaciones a Extranjeros del Ministerio de Empleo y Seguridad Social. Todos estos accesos informáticos se realizarán, en todo caso, con garantía de confidencialidad y a los exclusivos efectos de esta solicitud.

SOLICITO, mediante la firma del presente impreso, que se dé curso a esta petición de prestación familiar, adoptando para ello todas las medidas conducentes a su mejor resolución.

_____, a _____ de _____ de 20 _____

Firma del solicitante y del otro titular

8. COBRO DE LA PRESTACIÓN POR CAUSANTE MAYOR DE 18 AÑOS

PAGO EN ESPAÑA (Banco o Caja de Ahorro)	código IBAN:				
<input type="checkbox"/> EN VENTANILLA <input type="checkbox"/> EN CUENTA/LIBRETA	CÓDIGO PAÍS	CCC			
		ENTIDAD	OFICINA/SUCURSAL	D.CONTROL	NÚMERO DE CUENTA

_____, a _____ de _____ de 20 _____

Firma del solicitante y causante

DIRECCIÓN PROVINCIAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL DE _____



MINISTERIO
DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



INSTITUTO NACIONAL DE LA
SEGURIDAD SOCIAL

Registro INSS

A CUMPLIMENTAR POR LA ADMINISTRACIÓN

Clave de identificación de su expediente:

Funcionario de contacto:

Apellidos y nombre:

DNI - NIE:

5

SOLICITUD DE PRESTACIÓN FAMILIAR POR HIJO A CARGO

DOCUMENTOS QUE SE LE REQUIEREN EN LA FECHA DE RECEPCIÓN DE LA SOLICITUD POR EL INSS:

- 1 ☐ DNI de ☐ NIE de:
☐ Solicitante
☐ Otro progenitor
☐ Causantes núms.:
- 2 ☐ Certificado de discapacidad expedido por el IMSERSO u Organismo competente de la Comunidad Autónoma o justificante de haberlo pedido
- 3 ☐ Libro de familia
- 4 ☐ Partida de nacimiento
- 5 ☐ Título de familia numerosa
- 6 ☐ Justificante de ingresos
☐ Nómina
☐ Declaración de renta
☐ Certificado de empresa/SPEE
☐ Declaración jurada
☐ Otros documentos
- 7 ☐ Certificado de empadronamiento
- 8 ☐ Certificado del registro de ciudadanos de la Unión Europea/EEE
- 9 ☐ Tarjeta de residencia de familiar de ciudadano de la Unión Europea/EEE
- 10 ☐ Autorización residencia temporal/permanente
- 11 ☐ Tarjeta de identidad de extranjeros (TIE) ☐ Solicitud TIE

En supuestos de separación judicial o divorcio:

- 12 ☐ Justificante pensión compensatoria
- 13 ☐ Sentencia judicial que acredite dichas situaciones
- 14 ☐ Declaración de si ha obtenido de su cónyuge la prestación de Protección Familiar después de la fecha de separación o divorcio, en caso de cambio de titular

En supuestos de separación de hecho o separación/divorcio en trámite:

- 15 ☐ Copia diligenciada por el Juzgado de la demanda de separación/divorcio
- 16 ☐ Copia de la denuncia de abandono del hogar familiar
- 17 ☐ Convenio regulador sellado y diligenciado por el Juzgado
- 18 ☐ Testimonio de la aprobación judicial de las medidas provisionales en que se acuerde la guarda y custodia

En el supuesto de parejas de hecho en las que no existe convivencia:

- 19 ☐ Documento judicial que atribuya la guarda y custodia de los hijos comunes a un determinado progenitor o a ambos de forma compartida.

En supuestos de tutela, guarda, curatela o acogimiento de menores o mayores con discapacidad:

- 20 ☐ Resolución judicial mediante la que se constituye la tutela/curatela o acogimiento
- 21 ☐ Documento de toma de posesión o aceptación del cargo de tutor
- 22 ☐ Auto judicial encomendando la guarda y custodia
- 23 ☐ Otros

Recibí

Firma

DOCUMENTOS NO NECESARIOS PARA EL TRÁMITE, QUE APORTA VOLUNTARIAMENTE EL SOLICITANTE:

- 1 _____
- 2 _____
- 3 _____
- 4 _____

Recibí los documentos requeridos a excepción de los
núms. _____

Firma

Cargo y nombre del funcionario _____

Fecha _____ Lugar _____

DILIGENCIA DE COMPULSA: A la vista de los
siguientes documentos originales y en vigor:

Se expide la presente diligencia de verificación para hacer
constar que los datos reflejados en este formulario coinci-
den fielmente con los que aparecen en los documentos
originales aportados o exhibidos por el solicitante.

Firma

Cargo y nombre del funcionario _____

Fecha _____ Lugar _____

Esta solicitud va a ser tramitada por medios informáticos. Los datos personales que figuran en ella serán incorporados a un fichero creado por la Orden 27-7-1994 (BOE del día 29) para el cálculo, control y revalorización de la prestación que se le reconozca, y permanecerán bajo custodia de la Dirección General del Instituto Nacional de la Seguridad Social. En cualquier momento puede ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición sobre los datos incorporados al mismo ante la Dirección Provincial del INSS (art. 5 de la Ley 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de carácter personal. BOE del día 14).

20131121

8-004 PF-5 (cas)

Solicitud de PRESTACIÓN POR HIJO A CARGO

DOCUMENTOS NECESARIOS PARA EL TRÁMITE DE SU PRESTACIÓN

EXHIBICIÓN DE LOS SIGUIENTES DOCUMENTOS EN ORIGINAL Y EN VIGOR

1. Españoles:

- Documento Nacional de Identidad (DNI), del solicitante, del otro progenitor/a adoptante o acogedor/a permanente o preadoptivo y de los hijos o menores por los que se solicita la prestación que hayan cumplido 14 años.

2. Extranjeros:

- 2.1. Ciudadanos de la U.E./E.E.E. o Suiza:
 - Certificado de registro de ciudadano de la Unión o Certificado del derecho a residir con carácter permanente, junto con pasaporte o documento de identidad en vigor (arts. 7.1 y 10.1 RD 240/2007, de 16 de febrero).
- 2.2. Miembros de la familia de un ciudadano de la U.E./E.E.E. o Suiza que no ostenten la nacionalidad de uno de dichos Estados:
 - Tarjeta de residencia de familiar de ciudadano de la Unión o resguardo acreditativo de la presentación de la solicitud de la tarjeta (arts. 8 y 10.3 RD 240/2007, de 16 de febrero).
- 2.3. No nacionales de la U.E./E.E.E. o Suiza que residan en territorio nacional.
 - Tarjeta de identidad de extranjero (TIE) para los solicitantes, otros progenitores y causantes o autorización de residencia temporal o permanente, según proceda.
 - Solicitud de la tarjeta o autorización de residencia, para hijos nacidos en España de no nacionales de la U.E./E.E.E. o Suiza.
 - Número de identificación de extranjero (NIE), en todos los supuestos.
- 2.4. Residentes en el extranjero
 - Número de identificación de extranjero (NIE) si lo posee.

PRESENTACIÓN DE LOS SIGUIENTES DOCUMENTOS EN ORIGINAL Y EN VIGOR Y FOTOCOPIAS COMPULSADAS O COPIAS PARA PROCEDER A SU COMPULSA

3. **Certificado de empadronamiento de beneficiarios y causantes** (sólo en los supuestos previstos en el RD 523/2006, de 28 de abril).
4. **Libro de familia o certificado en extracto de las partidas de nacimiento de los hijos**, expedido por el Registro Civil correspondiente.
5. **Justificante de ingresos**. Deberá presentar, en su caso, la documentación que acredite el nivel de rentas indicado en la solicitud.

Sólo si se encuentra en alguna de estas situaciones:

6. En supuestos de separación judicial o divorcio:

- Sentencia judicial que acredite dichas situaciones o documento por el que se establece la guarda y custodia de los hijos y
- Declaración de si ha obtenido de su cónyuge la prestación de Asignación familiar por hijo a cargo después de la fecha de separación o divorcio, en caso de cambio de titular.

7. En el supuesto de separación de hecho o si la separación o el divorcio están en trámite:

- Copia diligenciada por el Juzgado de la demanda de separación o divorcio o,
- Copia de la denuncia de abandono del hogar familiar o,
- Convenio regulador sellado y diligenciado por el Juzgado o,
- Testimonio de la aprobación judicial de las medidas provisionales en que se acuerde la guarda y custodia.

8. En el supuesto de parejas de hecho en las que no existe convivencia:

- Documento judicial que atribuya la guarda y custodia de los hijos comunes a un determinado progenitor o a ambos de forma compartida.

9. En el supuesto de tutela, guarda, curatela o acogimiento de menores o mayores con discapacidad:

- Resolución judicial mediante la que se constituya la tutela/curatela o documento expedido por la Entidad Pública que tiene atribuida la protección de menores o incapacitados, que acredite el acogimiento del menor o incapacitado o auto judicial encomendando la guarda y custodia.
- Para los supuestos de tutela, documento de toma de posesión o aceptación del cargo de tutor.

10. En el supuesto de hijos con discapacidad o en trámite de reconocimiento: Título de discapacidad expedido por el IMSERSO u organismo competente de la Comunidad Autónoma o justificante de haberlo solicitado.

11. En el supuesto de solicitantes cuyos hijos residan en algún Estado miembro de la Unión Europea, del Espacio Económico Europeo o de Suiza: el formulario E-401 "Certificación relativa a la composición de la familia con miras a la concesión de prestaciones familiares", cumplimentado por el organismo competente del país de residencia de los hijos.

En caso de convenio con un país, certificado de la composición familiar, expedido por la autoridad competente del país de residencia de los hijos.

En el supuesto de solicitantes marroquíes por hijos que residen en Marruecos: Certificado de la Caja Nacional de Seguridad Social de Marruecos sobre si el cónyuge percibe prestaciones familiares por los hijos relacionados en la solicitud así como sobre la actividad laboral de éste y de los hijos mayores de 16 años, indicando en el caso afirmativo, los ingresos.

12. En supuestos de familia numerosa: Título de familia numerosa.

20131121

8-004 PE-5 (cas)

Solicitud de PRESTACIÓN POR HIJO A CARGO

EL INSTITUTO NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL LE INFORMA:

De acuerdo con el art. 42.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (BOE del 27-11-1992 y 8-4-2003), el plazo máximo para resolver y notificar el procedimiento iniciado es de 45 días contados desde la fecha en la que su formulario ha sido registrado en esta Dirección Provincial.

Transcurrido dicho plazo sin haber recibido notificación con la resolución de esta solicitud, podrá entender que su petición ha sido desestimada por aplicación de silencio negativo y solicitar que se dicte resolución, teniendo esa solicitud valor de reclamación previa de acuerdo con lo establecido en el art. 71 de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social (BOE del día 11).

Si este formulario no va acompañado de los documentos necesarios para su tramitación, deberá exhibirlos o presentarlos en cualquier dependencia de esta Dirección Provincial, personalmente o por correo, en el plazo de diez días contados desde el día siguiente al que recibe la notificación.

El incumplimiento del plazo señalado tendrá los siguientes efectos:

- Documentos 1 (acreditación de identidad del solicitante y, en su caso, del otro progenitor y causantes mayores de 14 años), 2 a 5 y 9: si la petición se ha instado por el propio beneficiario se entenderá que desiste de la misma, de acuerdo con lo previsto en los arts. 70 y 71 de la ya citada Ley 30/1992. Si, por el contrario, los presenta en el tiempo requerido, el plazo máximo para resolver y notificar su prestación se iniciará a partir de la fecha de recepción de esos documentos.
- Documentos 1 (acreditación de identidad de las demás personas que figuran en el formulario), 6 a 8 y 10 a 12: su expediente se tramitará sin tener en cuenta las circunstancias a las que se refieren por no haber sido probadas, de acuerdo con el art. 80 de la misma Ley 30/1992.

RECUERDE:

Si se produce alguna variación en los datos declarados, tanto en lo referente a situación económica (ingresos laborales u otro tipo de rentas de usted o su cónyuge), familiar (cambio de estado civil, defunciones, etc.) o de su domicilio (de residencia, fiscal) debe usted comunicarlo a la Dirección Provincial o a un Centro de Atención e Información (CAISS) de este Instituto.

La inclusión de datos falsos, así como la obtención fraudulenta de prestaciones, pueden ser actos constitutivos de delito.

Si va a enviar por correo postal este formulario, puede aportar la documentación solicitada mediante fotocopia de la misma debidamente compulsada por funcionario público autorizado para ello, a excepción de los documentos indicados en los puntos 1 y 2, de los que se deberán facilitar todos los datos contenidos en dichos documentos.

www.seg-social.es

<https://sede.seg-social.gob.es/>

NO OLVIDE PEDIR COPIA O EXTRACTO DE ESTE FORMULARIO UNA VEZ PRESENTADO

20131121

8-004 PF-5 (cas)



MINISTERIO
DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL

SERVICIO PÚBLICO
DE EMPLEO ESTATAL

Registra en otro organismo receptor

Solicitud de subsidio de desempleo

Alta inicial por:

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Agotamiento prestación contributiva con responsabilidades familiares | <input type="checkbox"/> Fijo discontinuo |
| <input type="checkbox"/> Cotización insuficiente para prestación contributiva | <input type="checkbox"/> Agotamiento prestación contributiva sin responsabilidades familiares |
| <input type="checkbox"/> Mayores de 55 años | <input type="checkbox"/> Revisión de expediente de invalidez |
| <input type="checkbox"/> Emigrante retornado | <input type="checkbox"/> Liberado de prisión |
| <input type="checkbox"/> Reanudación | <input type="checkbox"/> Prórroga del subsidio |
| | <input type="checkbox"/> Opción de compatibilidad con el trabajo a tiempo parcial |

Tipo de prestación Tipo de colectivo Fecha de grabación del derecho (A cumplir por el SEPE)

Antes de rellenar cada apartado, lea atentamente las "Instrucciones para cumplimentar la solicitud" de la carpeta informativa.

1) Datos personales del solicitante

Nombre 1º apellido 2º apellido
Nº DNI o NIE Nº Seguridad Social Fecha de nacimiento Sexo
Nacionalidad País de retorno
País donde ha trabajado Desde Hasta

DOMICILIO

Vía: Tipo Nombre Núm. Bis/Por Escal. Piso Letra
Municipio Código Postal Provincia

A efectos de comunicaciones/notificaciones (Solo si es distinto del indicado anteriormente)

Vía: Tipo Nombre Núm. Bis/Por Escal. Piso Letra
Municipio Código Postal Provincia

Apartado de correos

TELÉFONO Y CORREO ELECTRÓNICO

Fijo Móvil
Correo electrónico

2) Datos de la entidad financiera (banco o caja) para el abono de la prestación

Nombre de la entidad financiera

IBAN (Número internacional de cuenta bancaria) E S

Se indicarán todos los datos solicitados de la cuenta en la que desee recibir la prestación, debiendo ser TITULAR de la misma.
Se cumplimentarán siempre, aunque se hubieran facilitado con anterioridad.



www.sepe.es

Trabajamos para ti

901 119 999

1/3

Nombre y apellidos DNI

3) Declaración de rentas en cómputo mensual del solicitante y de los familiares que conviven o están a su cargo.

Se incluyen las rentas obtenidas en el mes anterior a la solicitud, siempre que se mantengan en el actual o, en caso de prórroga, las obtenidas durante la percepción. En caso de solicitud de prórroga indique la fecha de obtención de las rentas declaradas a continuación: / /

3.1 RENTAS DEL SOLICITANTE (en euros/mes)

Trabajo/pensiones Capital mobiliario Capital inmobiliario
Actividades profesionales/agrarias Otras rentas TOTAL 0,00

3.2 DATOS Y RENTAS DEL CÓNYUGE (en euros/mes)

Nombre y apellidos DNI o NIE
Trabajo/pensiones Capital mobiliario Capital inmobiliario
Actividades profesionales/agrarias Otras rentas TOTAL 0,00
Indique si el régimen económico matrimonial es el de gananciales: ☐ Si ☐ No

3.3 DATOS Y RENTAS DE LOS HIJOS (Incluir únicamente los hijos, que conviviendo o no, estén a su cargo, menores de veintiseis años o mayores con una discapacidad en grado igual o superior al 33% o menores en acogida).

DNI o NIE	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
1º Apellido	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
2º Apellido	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Nombre	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Fecha de nacimiento	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Grado de discapacidad igual o superior al 33%	Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
Rentas (en euros/mes)				
Trabajo/pensiones	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Capital mobiliario	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Capital inmobiliario	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Actividades profesionales/agrarias	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Otras rentas	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
TOTAL RENTAS	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

4) Observaciones

- **ME COMPROMETO** a cumplir las obligaciones que se indican en el art. 231 de la Ley General de la Seguridad Social (LGSS).
- **DECLARO** bajo mi responsabilidad que:
 - Son ciertos los datos que consigno en la presente solicitud y manifiesto que quedo enterado de la obligación de comunicar al Servicio Público de Empleo Estatal cualquier variación que pudiera producirse en lo sucesivo,
 - El cese se ha producido como trabajador por cuenta ajena y no me encuentro en situación de reserva o excedencia forzosa ni en ninguna otra que me permita el reingreso a un puesto de trabajo,
 - No recibo retribuciones, indemnizaciones o cualquier otro tipo de prestación compensatoria.
 - No tengo vínculo de parentesco hasta segundo grado, ni he convivido con los empresarios durante el tiempo en que he trabajado con ellos, ni he formado parte del Consejo de Administración de alguna de las empresas en las que he cesado, ni tengo una participación igual o superior a la tercera parte del capital social en alguna entidad y tampoco puedo prestar servicios en sociedades participadas en el 50% o más del capital social por familiares hasta el segundo grado con los que convivía durante los periodos a considerar para el reconocimiento de la prestación. Así como, que no continúo desarrollando ninguna actividad mercantil por cuenta propia o ajena, independientemente de su resultado económico o tiempo de dedicación.
 - Dispongo de la correspondiente autorización por parte de los miembros de mi unidad familiar para el tratamiento de sus datos personales o económicos a efectos de poder gestionar correctamente esta solicitud,
 - Quedo informado de las obligaciones que se indican en el art. 231 de la LGSS y de los compromisos que adquiero al firmar esta solicitud, quedando reflejados en el reverso de la misma.
- **AUTORIZO** la verificación y cotejo de los datos económicos declarados con los de carácter tributario obrantes en la Agencia Estatal de Administración Tributaria, en los términos establecidos en la Orden Ministerial de 18 de noviembre de 1999, de los datos de identidad y residencia obrantes en los sistemas regulados en las Ordenes PRE/3949/2006, de 26 de diciembre y PRE/4008/2006, de 27 de diciembre, así como de cualquier otro dato de carácter personal o económico, que sea necesario para el reconocimiento o el mantenimiento de la percepción de las prestaciones por desempleo, a obtener de las bases de datos de cualquier otro Organismo o Administración Pública.

Nombre y apellidos DNI

Diligencia de documentación presentada en el trámite de la solicitud (A cumplimentar por el Servicio Público de Empleo Estatal)

DOCUMENTOS	COTEJADO		RECIBIDO	REQUERIDO
	COINCIDE	NO COINCIDE		
DNI, Pasaporte, Tarjeta de Identidad de Extranjero (TIE) _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Documento que contenga el Número de Identidad de Extranjero (NIE). _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Documento identificativo de los hijos. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Libro de Familia o documento equivalente, en caso de extranjeros. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Documento acreditativo de la titularidad de la cuenta que nos ha facilitado (cartilla, recibos, etc.). _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificado del grado de discapacidad o resolución que la reconozca. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Resolución judicial o escrito de formalización del acogimiento. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sentencia y/o convenio regulador, en caso de separación o divorcio. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Justificante de ingresos obtenidos en el mes anterior a la solicitud. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fotocopia de la resolución del expediente de revisión por mejoría. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificado/s de Empresa, firmado/s y sellado/s. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificación de las Delegaciones o Subdelegaciones del Gobierno, en caso de retornados. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Formulario U1 o E-301 o documento equivalente. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Certificación del Director del centro penitenciario. _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Observaciones

Se expide la presente diligencia de verificación de los datos reflejados en este impreso y los que aparecen en los documentos aportados.

En el caso de que se le requiera la aportación de documentación dispone, según lo establecido en el art. 25.1 del R.D. 625/85, de 2 de abril, de un plazo de 15 días para su presentación, transcurrido el cual se archivará la solicitud, previa resolución, sin perjuicio de que pueda instar una nueva si su derecho no hubiera prescrito.

Fecha de presentación de la solicitud y firma del solicitante

En _____ a _____ de _____ de 20__

Fecha de presentación de la solicitud y firma del receptor

En _____ a _____ de _____ de 20__

Fdo.: _____

Sello de la Unidad

Fdo.: _____

De acuerdo con lo previsto en el art. 228.1 del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, la entidad gestora deberá dictar resolución en el plazo de los 15 días siguientes a la fecha en que se hubiera formulado la solicitud de la prestación y cursar la notificación en el plazo de 10 días a partir de la fecha de su dictado, de conformidad con lo previsto en el art. 58.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Una vez transcurridos tres meses desde la presentación de la solicitud de la prestación, si aún no hubiera sido notificada la resolución, el interesado podrá interponer reclamación previa según lo dispuesto en la Disposición Adicional vigesimocuinta, 2 del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social y en el art. 71 de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la Jurisdicción Social, al entenderse desestimada la solicitud por silencio administrativo.

Para obtener información sobre el estado de tramitación del procedimiento podrá dirigirse a <https://sede.sepe.gob.es> o al teléfono 901 11 99 99

PROTECCIÓN DE DATOS.- La presente solicitud contiene datos de carácter personal que forman parte de un fichero de titularidad de la Dirección General del Servicio Público de Empleo Estatal, y autoriza a dicho titular a tratarlos automatizadamente con la única finalidad de gestionar funciones derivadas del motivo de la solicitud y, en su caso, cederlos a los Organismos señalados en la Orden TAS/4231/2006, de 26 de diciembre, a efectos de completar su gestión. Conforme a la Ley Orgánica 15/1999, de Protección de Datos de Carácter Personal, podrá ejercer el derecho de acceso, rectificación, cancelación y oposición.

OBLIGACIONES Y COMPROMISOS QUE ADQUIERE AL FIRMAR ESTA SOLICITUD

- Buscar activamente empleo, participar en las acciones de mejora de la ocupabilidad que se determinen por los SPE, en su caso, dentro de un itinerario de inserción.
- Facilitar al Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE) y a los Servicios Públicos de Empleo Autonómicos (SPE), la información necesaria para garantizar la recepción de notificaciones y comunicaciones (domicilio).
- Cuando no quede garantizada la recepción de las comunicaciones en el domicilio, debe proporcionar los datos necesarios para realizar la comunicación por medios electrónicos.
- Proporcionar la documentación e información necesaria para el reconocimiento, suspensión, extinción o reanudación del derecho a los subsidios y comunicar a los SPE y al SEPE, el domicilio a efectos de notificación y cualquier cambio en su situación (cambio de domicilio, baja médica, variación de número de hijos, desplazamiento al extranjero...).
- Suscribir y cumplir las exigencias del compromiso de actividad.
- Solicitar la baja en el subsidio, cuando se produzcan situaciones de suspensión o extinción del derecho o se dejen de reunir los requisitos exigidos para su percepción.
- Inscribirse y mantener la inscripción como demandante de empleo en los SPE.
- Acudir, cuando haya sido citado (ofertas de empleo, acciones formativas o de orientación...), ante los servicios públicos de empleo o las agencias de colocación correspondientes.
- Devolver el justificante, en el plazo de cinco días, de haber comparecido en el lugar y fecha indicados, a fin de cubrir la oferta de empleo facilitada.
- Reintegrar los subsidios percibidos indebidamente.
- Los perceptores del subsidio de mayores de 52/55 años deben presentar la declaración anual de sus rentas acompañada de la documentación acreditativa que corresponda.

Si se coloca y el trabajo que realiza es por cuenta ajena a tiempo parcial, infórmese en www.sepe.es o en su oficina de prestaciones sobre la posibilidad de compatibilizar dicho trabajo con la percepción del subsidio.

RECUERDE:

El hecho de incumplir las citadas obligaciones o compromisos puede conllevar la aplicación de las sanciones correspondientes. El falseamiento de datos para obtener fraudulentamente el subsidio supondrá una infracción muy grave, lo que dará lugar a la pérdida y posible exclusión del derecho a percibir cualquier prestación económica durante un año.

En la sede electrónica, accesible a través de <https://sede.sepe.gob.es>, puede realizar los siguientes trámites de prestaciones:

- | | | |
|-----------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|
| - Reconocimiento de la prestación | - Solicitud de prestaciones | - Modificación datos bancarios |
| - Prórroga de subsidio | - Obtención de certificados | - Desistimiento |
| - Declaración anual de rentas | - Baja de la prestación | - Consultas |
| - Cita previa | | |

ANEXO IV. Contratos mercantiles marítimos.


- 1) Contrato de arrendamiento de buque, concretamente, el modelo BARECON/89 de la BIMCO.
- 2) Contrato de fletamento. Figuran el modelo BAILTIME de fletamento por tiempo y el modelo GENCON de fletamento por viaje, ambos de la BIMCO.
- 3) Contrato de transporte, incluyendo a título ejemplificativo los modelos CONLINEBILL CONGENBILL e INTANKBILL.
- 4) Contrato de remolque, específicamente, el modelo TOWHIRE de la BIMCO, en el que el pago se efectúa por día de utilización del remolcador.

First issued by
The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen
in 1974 as "Barecon 'A'" and "Barecon 'B'"
Revised and amalgamated 1989

Printed by BIMCO's idea

Adopted by
the Documentary Committee of The
Japan Shipping Exchange, Inc., Tokyo

Copyright published by
The Baltic and International Maritime Council
(BIMCO), Copenhagen, September 1989

1. Shipbroker		THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO) STANDARD BAREBOAT CHARTER CODE NAME: "BARECON 89"		 PART I	
		2. Place and date			
3. Owners/Place of business		4. Bareboat charterers (Charterers)/Place of business			
5. Vessel's name, Call Sign and Flag (Cl. 9(c))					
6. Type of vessel		7. GRT/NRT			
8. When/Where built		9. Total DWT (abt.) in metric tons on summer freeboard			
10. Class (Cl. 9)		11. Date of last special survey by the Vessel's classification society			
12. Further particulars of Vessel (also indicate minimum number of months' validity of class certificates agreed acc. to Cl. 14)					
13. Port or Place of delivery (Cl. 2)		14. Time for delivery (Cl. 3)		15. Cancelling date (Cl. 4)	
		16. Port or Place of redelivery (Cl. 14)			
17. Running days' notice if other than stated in Cl. 3		18. Frequency of dry-docking if other than stated in Cl. 9(f)			
19. Trading Limits (Cl. 5)					
20. Charter period		21. Charter hire (Cl. 10)			
22. Rate of interest payable acc. to Cl. 10(f) and, if applicable, acc. to PART IV		23. Currency and method of payment (Cl. 10)			
24. Place of payment; also state beneficiary and bank account (Cl. 18)		25. Bank guarantee/bond (sum and place) (Cl. 22) (optional)			
26. Mortgage(s), if any, (state whether Cl. 11(a) or (b) applies; if 11(b) applies state date of Deed(s) of Covenant and name of Mortgagee(s)/Place of business) (Cl. 11)		27. Insurance (marine and war risks) (state value acc. to Cl. 12(f) or, if applicable, acc. to Cl. 13(k)) (also state if Cl. 13 applies)			
28. Additional insurance cover, if any, for Owner's account limited to (Cl. 12(b)) or, if applicable, (Cl. 13(g))		29. Additional insurance cover, if any, for Charterers' account limited to (Cl. 12(b)) or, if applicable, (Cl. 13(g))			
30. Latent defects (only to be filled in if period other than stated in Cl. 2)		31. War cancellation (indicate countries agreed) (Cl. 24)			
32. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 25)					
33. Law and arbitration (state 26.1., 26.2., or 26.3. of Cl. 26 as agreed; if 26.3. agreed, also state place of arbitration) (Cl. 26)		34. Number of additional clauses covering special provisions, if agreed			
35. Newbuilding Vessel (indicate with "yes" or "no" whether Part III applies) (optional)		36. Name and place of Builders (only to be filled in if Part III applies)			
37. Vessel's Yard Building No. (only to be filled in if Part III applies)		38. Date of Building Contract (only to be filled in if Part III applies)			
39. Hire/Purchase agreement (indicate with "yes" or "no" whether Part IV applies) (optional)		40. Bareboat Charter Registry (indicate with "yes" or "no" whether Part V applies) (optional)			
41. Flag and Country of the Bareboat Charter Registry (only to be filled in if Part V applies)		42. Country of the Underlying Registry (only to be filled in if Part V applies)			

This document is a computer generated BARECON 89 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

“BARECON 89” Standard Bareboat Charter

PART I

PREAMBLE. - It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include PART I and PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further. It is further mutually agreed that PART III and/or PART IV and/or PART V shall only apply and shall only form part of this Charter if expressly agreed and stated in the Boxes 35, 39 and 40. If PART III and/or PART IV and/or PART V apply, it is further mutually agreed that in the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I and PART II shall prevail over those of PART III and/or PART IV and/or PART V to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

sample copy

This document is a computer generated BARECON 89 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

PART II

In this Charter, the following terms shall have the meanings hereby assigned to them:

"The Charterers" shall mean the Bareboat charterers and shall not be construed to mean a time charterer or a voyage charterer.

The Vessel shall be delivered and taken over by the Charterers at the port or place indicated in Box 13, in such ready berth as the Charterers may direct. The Owners shall be before and at the time of delivery exercise due diligence to make the Vessel seaworthy and in every respect ready in hull, machinery and equipment for service under this Charter. The Vessel shall be properly documented at time of delivery.

The delivery to the Charterers of the Vessel and the taking over of the Vessel by the Charterers shall constitute a full performance by the Owners of all the Owners' obligations under Clause 2, and thereafter the Charterers shall not be entitled to make or assert any claim against the Owners on account of any conditions, representations or warranties expressed or implied with respect to the Vessel but the Owners shall be responsible for repairs or renewals occasioned by latent defects in the Vessel, her machinery or appurtenances, existing at the time of delivery under the Charter, provided such defects have manifested themselves within 18 months after delivery unless otherwise provided in Box 30.

The Vessel to be delivered not before the date indicated in Box 14 unless with the Charterers' consent.

Unless otherwise agreed in Box 17, the Owners to give the Charterers not less than 30 running days' preliminary and not less than 14 days' definite notice of the date on which the Vessel is expected to be ready for delivery.
The Owners to keep the Charterers closely advised of possible changes in the Vessel's position.

Should the Vessel not be delivered latest by the cancelling date indicated in Box 15, the Charterers to have the option of cancelling this Charter without prejudice to any claim the Charterers may otherwise have on the Owners under the Charter.

If it appears that the Vessel will be delayed beyond the cancelling date, the Owners shall, as soon as they are in a position to state with reasonable certainty the day on which the Vessel should be ready, give notice thereof to the Charterers asking whether they will exercise their option of cancelling, and the option must then be declared within one hundred and sixty-eight (168) hours of the receipt by the Charterers of such notice, and the Charterers do not then exercise their option of cancelling, the seventh day after the readiness date stated in the Owners' notice shall be regarded as a new cancelling date for the purpose of this Clause.

The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of suitable lawful merchandise within the trading limits indicated in Box 19.

The Charterers undertake not to employ the Vessel or suffer the Vessel to be employed otherwise than in conformity with the terms of the instruments of insurance (including any warranties expressed or implied therein) without first obtaining the consent to such employment of the Insurers and complying with such requirements as to extra premium or otherwise as the Insurers may prescribe. If required, the Charterers shall keep the Owners and the Mortgagees advised of the intended employment of the Vessel.

The Charterers also undertake not to employ the Vessel or suffer her employment in any trade or business which is forbidden by the law of any country to which the Vessel may sail or is otherwise illicit or in carrying illicit or prohibited goods or in any manner whatsoever which may render her liable to condemnation, destruction, seizure or confiscation.

Notwithstanding any other provisions contained in this Charter it is agreed that nuclear fuels or radioactive products or waste are specifically excluded from the cargo permitted to be loaded or carried under this Charter. This exclusion does not apply to radio-isotopes used or intended to be used for any industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purposes provided the Owners' prior approval has been obtained to loading thereof.

Survey on Delivery and Redelivery. - The Owners and Charterers shall each

appoint surveyors for the purpose of determining and agreeing in writing the condition of the Vessel at the time of delivery and redelivery hereunder. The Owners shall bear all expenses of the On-Survey including loss of time, if any, and the Charterers shall bear all expenses of the Off-Survey including loss of time, if any, at the rate of hire per day or pro rata, also including in each case

7. Inspection

Inspection. - The Owners shall have the right at any time to inspect or survey the Vessel or instruct a duly authorised surveyor to carry out such survey on their behalf to ascertain the condition of the Vessel and satisfy themselves that the Vessel is being properly repaired and maintained. Inspection or survey in dry-dock shall be made only when the Vessel shall be in dry-dock for the Charterers' purpose. However, the Owners shall have the right to require the Vessel to be dry-docked for inspection if the Charterers are not docking her at normal classification intervals. The fees for such inspection or survey shall in the event of the Vessel being found to be in the condition provided in Clause 9 of this Charter be payable by the Owners and shall be paid by the Charterers only in the event of the Vessel being found to require repairs or maintenance in order to achieve the condition so provided. All time taken in respect of inspection, survey or repairs shall count as time on hire and shall form part of the Charter period.

The Charterers shall also permit the Owners to inspect the Vessel's log book whenever requested and shall whenever required by the Owners furnish them with full information regarding any casualties or other accidents or damage to the Vessel. For the purpose of this Clause, the Charterers shall keep the Owners advised of the intended employment of the Vessel.

A complete inventory of the Vessel's entire equipment, outfit, appliances and

of all consumable stores on board the Vessel shall be made by the Charterers in conjunction with the Owners on delivery and again on redelivery of the Vessel. The Charterers and the Owners respectively, shall at the time of delivery and redelivery take over and pay for all bunkers, lubricating oil, water and unbroached provisions, paints, oils, ropes and other consumable stores in the said Vessel at the then current market prices at the ports of delivery and redelivery, respectively.

(a) The Vessel shall during the Charter period be in the full possession and a

the absolute disposal for all purposes of the Charterers and under their complete control in every respect. The Charterers shall maintain the Vessel, her machinery, boilers, appurtenances and spare parts in a good state of repair, in efficient operating condition and in accordance with good commercial maintenance practice and except as provided for in Clause 13

h) they shall keep the Vessel with unexpired classification of the class indicated in Box 10 and with other required certificates in force at all times. The Charterers to take immediate steps to have the necessary repairs done within a reasonable time failing which the Owners shall have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers without noting any protest and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have against the Charterers under the Charter.

Unless otherwise agreed, in the event of any improvement, structural change or expensive new equipment becoming necessary for the continued operation of the Vessel by reason of new class requirements or by compulsory legislation costing more than 5 per cent. of the Vessel's marine insurance value as stated in Box 27, then the extent, if any, to which the rate hire shall be varied and the ratio in which the cost of compliance shall be shared between the parties concerned in order to achieve a reasonable distribution thereof as between the Owners and the Charterers having regard *inter alia*, to the length of the period remaining under the Charter, shall in the absence of agreement, be referred to arbitration according to Clause 26. The Charterers are required to establish and maintain financial security or responsibility in respect of oil or other pollution damage as required by any government, including Federal, state or municipal or other division or authority thereof, to enable the Vessel, without penalty or charge, lawfully to enter, remain at, or leave any port, place, territorial or contiguous waters of any country, state or municipality in performance of this Charter without any delay. This obligation shall apply whether or not such requirements have been lawfully imposed by such government or division or authority thereof. The Charterers shall make and maintain all arrangements by bond or otherwise as may be necessary to satisfy such requirements at the Charterers' sole expense and the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences whatsoever (including loss of time) for any failure or inability to do so.

TOVALOP SCHEME. (Applicable to oil tank vessels only). - The Charterers are required to enter the Vessel under the **TOVALOP SCHEME** or under any similar compulsory scheme upon delivery under this Charter and to maintain her so during the currency of this Charter.

(b) The Charterers shall at their own expense and by their own procurement man, victual, navigate, operate, supply, fuel and repair the Vessel whenever required during the Charter period and they shall pay all charges and expenses of every kind and nature whatsoever incidental to their use and operation of the Vessel under this Charter, including any foreign general municipality and/or state taxes. The Master, officers and crew of the Vessel

PART II
“BARECON 89” Standard Bareboat Charter

shall be the servants of the Charterers for all purposes whatsoever, even if for any reason appointed by the Owners.	152	conformity with the Deed(s) of Covenant.	229
Charterers shall comply with the regulations regarding officers and crew in force in the country of the Vessel's flag or any other applicable law.	153	(c) The Owners warrant that they have not effected any mortgage(s) other than stated in Box 26 and that they will not effect any other mortgage(s) without the prior consent of the Charterers.	230
(c) During the currency of this Charter, the Vessel shall retain her present name as indicated in Box 5 and shall remain under and fly the flag as indicated in Box 5. Provided, however, that the Charterers shall have the liberty to paint the Vessel in their own colours, install and display their funnel insignia and fly their own house flag. Painting and re-painting, instalment and re-instalment to be for the Charterers' account and time used thereby to count as time on hire.	154	*) <i>(Optional Clauses 11 (a) and 11 (b) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 26).</i>	231
(d) The Charterers shall make no structural changes in the Vessel or changes in the machinery, boilers, appurtenances or spare parts thereof without in each instance first securing the Owners' approval thereof. If the Owners so agree, the Charterers shall, if the Owners so require, restore the Vessel to its former condition before the termination of the Charter.	155		232
(e) The Charterers shall have the use of all outfit, equipment, and appliances on board the Vessel at the time of delivery, provided the same or their substantial equivalent shall be returned to the Owners on redelivery in the same good order and condition as when received, ordinary wear and tear excepted. The Charterers shall from time to time during the Charter period replace such items of equipment as shall be so damaged or worn as to be unfit for use. The Charterers are to procure that all repairs to or replacement of any damaged, worn or lost parts or equipment be effected in such manner (both as regards workmanship and quality of materials) as not to diminish the value of the Vessel. The Charterers have the right to fit additional equipment at their expense and risk but the Charterers shall remove such equipment at the end of the period if requested by the Owners.	156		233
Any equipment including radio equipment on hire on the Vessel at time of delivery shall be kept and maintained by the Charterers and the Charterers shall assume the obligations and liabilities of the Owners under any lease contracts in connection therewith and shall reimburse the Owners for all expenses incurred in connection therewith, also for any new equipment required in order to comply with radio regulations.	157		234
(f) The Charterers shall dry-dock the Vessel and clean and paint her underwater parts whenever the same may be necessary, but not less than once in every eighteen calendar months after delivery unless otherwise agreed in Box 18.	158		
	159	12. Insurance and Repairs	235
	160	(a) During the Charter period the Vessel shall be kept insured by the Charterers at their expense against marine, war and Protection and Indemnity risks in such form as the Owners shall in writing approve, which approval shall not be unreasonably withheld. Such marine, war and P. and I. insurances shall be arranged by the Charterers to protect the interests of both the Owners and the Charterers and mortgagees (if any), and the Charterers shall be at liberty to protect under such insurances the interests of any managers they may appoint. All insurance policies shall be in the joint names of the Owners and the Charterers as their interests may appear.	236
	161	If the Charterers fail to arrange and keep any of the insurances provided for under the provisions of sub-clause (a) above in the manner described therein, the Owners shall notify the Charterers whereupon the Charterers shall rectify the position within seven running days, failing which Owners shall have the right to withdraw the Vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claim the Owners may otherwise have against the Charterers.	237
	162	The Charterers shall, subject to the approval of the Owners and the Underwriters, effect all insured repairs and shall undertake settlement of all costs in connection with such repairs as well as insured charges, expenses and liabilities (reimbursement to be secured by the Charterers from the Underwriters) to the extent of coverage under the insurances herein provided for.	238
	163	The Charterers also to remain responsible for and to effect repairs and settlement of costs and expenses incurred thereby in respect of all other repairs not covered by the insurances and/or not exceeding any possible franchise(s) or deductibles provided for in the insurances.	239
	164	All time used for repairs under the provisions of sub-clause (a) of this Clause and for repairs of latent defects according to Clause 2 above including any deviation shall count as time on hire and shall form part of the Charter period.	240
	165	(b) If the conditions of the above insurances permit additional insurance to be placed by the parties, such cover shall be limited to the amount for each party set out in Box 28 and Box 29, respectively. The Owners or the Charterers as the case may be shall immediately furnish the other party with particulars of any additional insurance effected, including copies of any cover notes or policies and the written consent of the insurers of any such required insurance in any case where the consent of such insurers is necessary.	241
	166	(c) Should the Vessel become an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances required under sub-clause (a) of Clause 12, all insurance payments for such loss shall be paid to the Mortgagee, if any, in the manner described in the Deed(s) of Covenant, who shall distribute the moneys between themselves, the Owners and the Charterers according to their respective interests. The Charterers undertake to notify the Owners and the Mortgagee, if any, of any occurrences in consequence of which the Vessel is likely to become a Total Loss as defined in this Clause.	242
	167	(d) If the Vessel becomes an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances arranged by the Charterers in accordance with sub-clause (a) of this Clause, this Charter shall terminate as of the date of such loss.	243
	168	(e) The Owners shall upon the request of the Charterers, promptly execute such documents as may be required to enable the Charterers to abandon the Vessel to insurers and claim a constructive total loss.	244
	169	(f) For the purpose of insurance coverage against marine and war risks under the provisions of sub-clause (a) of this Clause, the value of the Vessel is the sum indicated in Box 27.	245
	170		
	171	13. Insurance, Repairs and Classification	290
	172	(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 27, in which event Clause 12 shall be considered deleted).	291
	173	(a) During the Charter period the Vessel shall be kept insured by the Owners at their expense against marine and war risks under the form of policy or policies attached hereto. The Owners and/or insurers shall not have any right of recovery or subrogation against the Charterers on account of loss of or any damage to the Vessel or her machinery or appurtenances covered by such insurance, or on account of payments made to discharge claims against or liabilities of the Vessel or the Owners covered by such insurance. All insurance policies shall be in the joint names of the Owners and the Charterers as their interests may appear.	292
	174	(b) During the Charter period the Vessel shall be kept insured by the Charterers at their expense against Protection and Indemnity risks in such form as the Owners shall in writing approve which approval shall not be unreasonably withheld. If the Charterers fail to arrange and keep any of the	293
	175		294
	176		295
	177		296
	178		297
	179		298
	180		299
	181		300
	182		301
	183		302
	184		303
	185		304
	186		305
	187		
	188		
	189		
	190		
	191		
	192		
	193		
	194		
	195		
	196		
	197		
	198		
	199		
	200		
	201		
	202		
	203		
	204		
	205		
	206		
	207		
	208		
	209		
	210		
	211		
	212		
	213		
	214		
	215		
	216		
	217		
	218		
	219		
	220		
	221		
	222		
	223		
	224		
	225		
	226		
	227		
	228		

This document is a computer generated BARECON 89 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

PART II

“BARECON 89” Standard Bareboat Charter

insurances provided for under the provisions of sub-clause (b) in the manner described therein, the Owners shall notify the Charterers whereupon the Charterers shall rectify the position within seven running days, failing which the Owners shall have the right to withdraw the Vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claim the Owners may otherwise have against the Charterers.	306 307 308 309 310 311	"This Vessel is the property of (name of Owners). It is under charter to (name of Charterers) and by the terms of the Charter Party neither the Charterers nor the Master have any right, power or authority to create, incur or permit to be imposed on the Vessel any lien whatsoever."	383 384 385 386
(c) In the event that any act or negligence of the Charterers shall vitiate any of the insurance herein provided, the Charterers shall pay to the Owners all losses and indemnify the Owners against all claims and demands which would otherwise have been covered by such insurance.	312 313 314 315	The Charterers shall indemnify and hold the Owners harmless against any lien of whatsoever nature arising upon the Vessel during the Charter period while she is under the control of the Charterers, and against any claims against the Owners arising out of or in relation to the operation of the Vessel by the Charterers. Should the Vessel be arrested by reason of claims or liens arising out of her operation hereunder by the Charterers, the Charterers shall at their own expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released and at their own expense put up bail to secure release of the Vessel.	387 388 389 390 391 392 393 394 395
(d) The Charterers shall, subject to the approval of the Owners or Owners' Underwriters, effect all insured repairs, and the Charterers shall undertake settlement of all miscellaneous expenses in connection with such repairs as well as all insured charges, expenses and liabilities, to the extent of coverage under the insurances provided for under the provisions of sub-clause (a) of this Clause. The Charterers to be secured reimbursement through the Owners' Underwriters for such expenditures upon presentation of accounts.	316 317 318 319 320 321 322	16. Lien The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.	396 397 398 399 400
(e) The Charterers to remain responsible for and to effect repairs and settlement of costs and expenses incurred thereby in respect of all other repairs not covered by the insurances and/or not exceeding any possible franchise(s) or deductibles provided for in the insurances.	323 324 325 326	17. Salvage All salvage and towage performed by the Vessel shall be for the Charterers' benefit and the cost of repairing damage occasioned thereby shall be borne by the Charterers.	401 402 403 404
(f) All time used for repairs under the provisions of sub-clause (d) and (e) of this Clause and for repairs of latent defects according to Clause 2 above, including any deviation, shall count as time on hire and shall form part of the Charter period.	327 328 329 330	18. Wreck Removal In the event of the Vessel becoming a wreck or obstruction to navigation the Charterers shall indemnify the Owners against any sums whatsoever which the Owners shall become liable to pay and shall pay in consequence of the Vessel becoming a wreck or obstruction to navigation.	405 406 407 408 409
The Owners shall not be responsible for any expenses as are incident to the use and operation of the Vessel for such time as may be required to make such repairs.	331 332 333	19. General Average General Average, if any, shall be adjusted according to the York-Antwerp Rules 1974 or any subsequent modification thereof current at the time of the casualty. The Charter Hire not to contribute to General Average.	410 411 412 413 414
(g) If the conditions of the above insurances permit additional insurance to be placed by the parties such cover shall be limited to the amount for each party set out in Box 28 and Box 29, respectively. The Owners or the Charterers as the case may be shall immediately furnish the other party with particulars of any additional insurance effected, including copies of any cover notes or policies and the written consent of the Insurers of any such required insurance in any case where the consent of such Insurers is necessary.	334 335 336 337 338 339 340	20. Assignment and Sub-Demise The Charterers shall not assign this Charter nor sub-demise the Vessel except with the prior consent in writing of the Owners which shall not be unreasonably withheld and subject to such terms and conditions as the Owners shall approve.	415 416 417 418 419
(h) Should the Vessel become an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances required under sub-clause (a) of this Clause, all insurance payments for such loss shall be paid to the Owners, who shall distribute the moneys between themselves and the Charterers according to their respective interests.	341 342 343 344 345	21. Bills of Lading The Charterers are to procure that all Bills of Lading issued for carriage of goods under this Charter shall contain a Paramount Clause incorporating any legislation relating to Carrier's liability for cargo compulsorily applicable in the trade; if no such legislation exists, the Bills of Lading shall incorporate the British Carriage of Goods by Sea Act. The Bills of Lading shall also contain the amended New Jason Clause and the Both-to-Blame Collision Clause. The Charterers agree to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, officers or agents signing Bills of Lading or other documents.	420 421 422 423 424 425 426 427 428 429
(i) If the Vessel becomes an actual, constructive, compromised or agreed total loss under the insurances arranged by the Owners in accordance with sub-clause (a) of this Clause, this Charter shall terminate as of the date of such loss.	346 347 348 349	22. Bank Guarantee The Charterers undertake to furnish, before delivery of the Vessel, a first class bank guarantee or bond in the sum and at the place as indicated in Box 25 as guarantee for full performance of their obligations under this Charter. <i>(Optional, only to apply if Box 25 filled in).</i>	430 431 432 433 434
(j) The Charterers shall upon the request of the Owners, promptly execute such documents as may be required to enable the Owners to abandon the Vessel to Insurers and claim a constructive total loss.	350 351 352	23. Requisition/Acquisition (a) In the event of the Requisition for Hire of the Vessel by any governmental or other competent authority (hereinafter referred to as "Requisition for Hire") irrespective of the date during the Charter period when "Requisition for Hire" may occur and irrespective of the length thereof and whether or not it be for an indefinite or a limited period of time, and irrespective of whether it may or will remain in force for the remainder of the Charter period, this Charter shall not be deemed thereby or thereupon to be frustrated or otherwise terminated and the Charterers shall continue to pay the stipulated hire in the manner provided by this Charter until the time when the Charter would have terminated pursuant to any of the provisions hereof always provided however that in the event of "Requisition for Hire" any Requisition Hire or compensation received or receivable by the Owners shall be payable to the Charterers during the remainder of the Charter period or the period of the "Requisition for Hire" whichever be the shorter.	435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449
(k) For the purpose of insurance coverage against marine and war risks under the provisions of sub-clause (a) of this Clause, the value of the Vessel is the sum indicated in Box 27.	353 354 355	The Hire under this Charter shall be payable to the Owners from the same time as the Requisition Hire is payable to the Charterers.	450 451
(l) Notwithstanding anything contained in Clause 9 (a), it is agreed that under the provisions of Clause 13, if applicable, the Owners shall keep the Vessel with unexpired classification in force at all times during the Charter period.	356 357 358	(b) In the event of the Owners being deprived of their ownership in the Vessel by any Compulsory Acquisition of the Vessel or requisition for title by any governmental or other competent authority (hereinafter referred to as "Compulsory Acquisition"), then, irrespective of the date during the Charter	452 453 454 455
14. Redelivery The Charterers shall at the expiration of the Charter period redeliver the Vessel at a safe and ice-free port or place as indicated in Box 16. The Charterers shall give the Owners not less than 30 running days' preliminary and not less than 14 days' definite notice of expected date, range of ports of redelivery or port or place of redelivery. Any changes thereafter in Vessel's position shall be notified immediately to the Owners. Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period may be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow redelivery about the time fixed for the termination of the Charter. The Vessel shall be redelivered to the Owners in the same or as good structure, state, condition and class as that in which she was delivered, fair wear and tear not affecting class excepted. The Vessel upon redelivery shall have her survey cycles up to date and class certificates valid for at least the number of months agreed in Box 12.	359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375		
15. Non-Lien and Indemnity The Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. The Charterers further agree to fasten to the Vessel in a conspicuous place and to keep so fastened during the Charter period a notice reading as follows:-	376 377 378 379 380 381 382		

This document is a computer generated BARECON 89 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

PART II

“BARECON 89” Standard Bareboat Charter

period when “Compulsory Acquisition” may occur, this Charter shall be	456	Charter shall apply until redelivery.	489
deemed terminated as of the date of such “Compulsory Acquisition”. In such	457		
event Charter Hire to be considered as earned and to be paid up to the date	458		
and time of such “Compulsory Acquisition”.	459		
24. War	460	25. Commission	490
(a) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be	461	The Owners to pay a commission at the rate indicated in Box 32 to the Brokers	491
ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any	462	named in Box 32 on any Hire paid under the Charter but in no case less than is	492
service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of	463	necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee	493
any actual or threatened act of war, war, hostilities, warlike operations, acts of	464	for their work. If the full Hire is not paid owing to breach of Charter by either of	494
piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel or	465	the parties the party liable therefor to indemnify the Brokers against their loss	495
its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil	466	of commission.	496
commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to	467	Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the	497
any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of	468	Brokers against any loss of commission but in such case the commission not	498
Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of	469	to exceed the brokerage on one year's Hire.	499
seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever	470		
by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler.	471	26. Law and Arbitration	500
(b) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to	472	*) 26.1. This Charter shall be governed by English law and any dispute arising	501
departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in	473	out of this Charter shall be referred to arbitration in London, one arbitrator	502
any other wise whatsoever given by the Government of the nation under	474	being appointed by each party, in accordance with the Arbitration Acts 1950	503
whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body)	475	and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time	504
acting or purporting to act with the authority of such Government or by any	476	being in force. On the receipt by one party of the nomination in writing of the	505
committee or person having under the terms of the war risks insurance on the	477	other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within fourteen	506
Vessel the right to give any such orders or directions.	478	days, failing which the decision of the single Arbitrator appointed shall apply.	507
(c) In the event of outbreak of war (whether there be a declaration of war or	479	If two Arbitrators properly appointed shall not agree they shall appoint an	508
not) between any two or more of the countries as stated in Box 31, both the	480	umpire whose decision shall be final.	509
Owners and the Charterers shall have the right to cancel this Charter,	481	*) 26.2. Should any dispute arise out of this Charter, the matter in dispute shall	510
whereupon the Charterers shall redeliver the Vessel to the Owners in	482	be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the	511
accordance with Clause 14, if she has cargo on board after discharge thereof	483	parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any	512
at destination, or if debarred under this Clause from reaching or entering it at	484	two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this	513
a near open and safe port as directed by the Owners, or if she has no cargo on	485	agreement may be made a rule of the Court.	514
board, at the port at which she then is or if at sea at a near open and safe port	486	The arbitrators shall be members of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. of	515
as directed by the Owners. In all cases hire shall continue to be paid in	487	New York and the proceedings shall be conducted in accordance with the	516
accordance with Clause 10 and except as aforesaid all other provisions of this	488	rules of the Society.	517
		*) 26.3. Any dispute arising out of this Charter shall be referred to arbitration at	518
		the place indicated in Box 33, subject to the law and procedures applicable	519
		there.	520
		26.4. If Box 33 in Part I is not filled in, sub-clause 26.1. of this Clause shall	521
		apply.	522
		*) 26.1., 26.2 and 26.3. are alternatives; indicate alternative agreed in Box 33.	523

“BARECON 89” Standard Bareboat Charter

**OPTIONAL
PART**

**PART III
PROVISIONS TO APPLY FOR NEWBUILDING VESSELS ONLY**
(Optional; only to apply if expressly agreed and stated in Box 35)

Specifications and Building Contract

(a) The Vessel shall be constructed in accordance with the Building Contract (hereafter called “the Building Contract”) as annexed to this Charter, made between the Builders and the Owners and in accordance with the specifications and plans annexed thereto, such Building Contract, specifications and plans having been counter-signed as approved by the Charterers.

(b) No change shall be made in the Building Contract or in the specifications or plans of the Vessel as approved by the Charterers as aforesaid, without the Charterers’ consent.

(c) The Charterers shall have the right to send their representative to the Builders’ Yard to inspect the Vessel during the course of her construction to satisfy themselves that construction is in accordance with such approved specifications and plans as referred to under sub-clause (a) of this Clause.

(d) The Vessel shall be built in accordance with the Building Contract and shall be of the description set out therein provided nevertheless that the Charterers shall be bound to accept the Vessel from the Owners on the date of delivery by the Builders as having been completed and constructed in accordance with the Building Contract and the Charterers undertake that after having so accepted the Vessel they will not thereafter raise any claims against the Owners in respect of the Vessel’s performance or specification or defects if any except that in respect of any repair or replacement of any defects which appear within the first 12 months from delivery the Owners shall use their best endeavours to recover any expenditure incurred in remedying such defects from the Builders, but shall only be liable to the Charterers to the extent the Owners have a valid claim against the Builders under the guarantee clause of the Building Contract (a copy whereof has been supplied to the Charterers) provided that the Charterers shall be bound to accept such sums as the Owners are able to recover under this clause and shall make no claim upon the Owners for any difference between the amounts so recovered and the actual expenditure incurred on repairs or replacements or for any loss of time incurred thereby.

Time and Place of Delivery

(a) Subject to the Vessel having completed her acceptance trials including trials of cargo equipment in accordance with the Building Contract and specifications to the satisfaction of the Charterers, the Owners shall give and the Charterers shall take delivery of the Vessel afloat when ready for delivery at the Builders’ Yard or some other safe and readily accessible dock, wharf or place as may be agreed between the parties hereto and the Builders. Under the Building Contract the Builders have estimated that the Vessel will be ready for delivery to the Owners as therein provided but the delivery date for the purpose of this Charter shall be the date when the Vessel is in fact ready for delivery by the Builders after completion of trials whether that be before or after as indicated in the Building Contract. Notwithstanding the foregoing, the Charterers shall not be obliged to take delivery of the Vessel until she has been classed and documented as provided in this Charter and free for transfer to the flag she has to fly. Subject as aforesaid the Charterers shall not be entitled to refuse acceptance of delivery of the Vessel and upon and after such acceptance the Charterers shall not be entitled to make any claim against the Owners in respect of any conditions, representations or

warranties, whether express or implied, as to the seaworthiness of the Vessel or in respect of delay in delivery or otherwise howsoever.

(b) If for any reason other than a default by the Owners under the Building Contract, the Builders become entitled under that Contract not to deliver the Vessel to the Owners, the Owners shall upon giving to the Charterers written notice of Builders becoming so entitled, be excused from giving delivery of the Vessel to the Charterers and upon receipt of such notice by the Charterers this Charter shall cease to have effect.

(c) If for any reason the Owners become entitled under the Building Contract to reject the Vessel the Owners shall, before exercising such right of rejection, consult the Charterers and thereupon

i) if the Charterers do not wish to take delivery of the vessel they shall inform the Owners within seven (7) days by notice in writing and upon receipt by the Owners of such notice this Charter shall cease to have effect; or

ii) if the Charterers wish to take delivery of the Vessel they may by notice in writing within seven (7) days require the Owners to negotiate with the Builders as to the terms on which delivery should be taken and/or refrain from exercising their right to rejection and upon receipt of such notice the Owners shall commence such negotiations and/or take delivery of the Vessel from the Builders and deliver her to the Charterers;

iii) in no circumstances shall the Charterers be entitled to reject the Vessel unless the Owners are able to reject the Vessel from the Builders;

iv) if this Charter terminates under sub-clause (b) or (c) of this Clause, the Owners shall thereafter not be liable to the Charterers for any claim under or arising out of this Charter or its termination.

Guarantee Works

If not otherwise agreed, the Owners authorize the Charterers to arrange for the guarantee works to be performed in accordance with the building contract terms, and hire to continue during the period of guarantee works. The Charterers have to advise the Owners about the performance to the extent the Owners may request.

Name of Vessel

The name of the Vessel shall be mutually agreed between the Owners and the Charterers and the Vessel shall be painted in the colours, display the funnel insignia and fly the house flag as required by the Charterers.

Survey on Redelivery

The Owners and the Charterers shall appoint surveyors for the purpose of determining and agreeing in writing the condition of the Vessel at the time of redelivery.

Without prejudice to Clause 14 (Part II), the Charterers shall bear all survey expenses and all other costs, if any, including the cost of docking and undocking, if required, as well as all repair costs incurred.

The Charterers shall also bear all loss of time spent in connection with any docking and undocking as well as repairs, which shall be paid at the rate of Hire per day or pro rata.

“BARECON 89” Standard Bareboat Charter

**PART IV
HIRE/PURCHASE AGREEMENT**

(Optional: only to apply if expressly agreed and stated in Box 39)

On expiration of this Charter and provided the Charterers have fulfilled their obligations according to Part I and II as well as Part III, if applicable, it is agreed, that on payment of the last month's hire instalment as per Clause 10 the Charterers have purchased the Vessel with everything belonging to her and the Vessel is fully paid for.	1	with the purchase and registration under Buyers' flag, shall be for Buyers' account. Any taxes, consular and other charges and expenses connected with closing of the Sellers' register, shall be for Sellers' account.	24
If the payment of the instalment due is delayed for less than 7 running days or for reason beyond the Charterers' control, the right of withdrawal under the terms of Clause 10(e) of Part II shall not be exercised. However, any delay in payment of the instalment due shall entitle the Owners to an interest at the rate per annum as agreed in Box 22. If Box 22 has not been filled in the current market rate in the country where the Owners have their Principal Place of Business shall apply.	2	In exchange for payment of the last month's hire instalment the Sellers shall furnish the Buyers with a Bill of Sale duly attested and legalized, together with a certificate setting out the registered encumbrances, if any. On delivery of the Vessel the Sellers shall provide for deletion of the Vessel from the Ship's Register and deliver a certificate of deletion to the Buyers.	25
<i>In the following paragraphs the Owners are referred to as the Sellers and the Charterers as the Buyers.</i>	3	The Sellers shall, at the time of delivery, hand to the Buyers all classification certificates (for hull, engines, anchors, chains, etc.), as well as all plans which may be in Sellers' possession.	26
The Vessel shall be delivered by the Sellers and taken over by the Buyers on expiration of the Charter.	4	The Wireless Installation and Nautical Instruments, unless on hire, shall be included in the sale without any extra payment.	27
The Sellers guarantee that the Vessel, at the time of delivery, is free from all encumbrances and maritime liens or any debts whatsoever other than those arising from anything done or not done by the Buyers or any existing mortgage agreed not to be paid off by the time of delivery. Should any claims, which have been incurred prior to the time of delivery be made against the Vessel, the Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of such claims to the extent it can be proved that the Sellers are responsible for such claims. Any taxes, notarial, consular and other charges and expenses connected	5	The Vessel with everything belonging to her shall be at Sellers' risk and expense until she is delivered to the Buyers, subject to the conditions of this Contract and the Vessel with everything belonging to her shall be delivered and taken over as she is at the time of delivery, after which the Sellers shall have no responsibility for possible faults or deficiencies of any description.	28
	6	The Buyers undertake to pay for the repatriation of the Captain, officers and other personnel if appointed by the Sellers to the port where the Vessel entered the Bareboat Charter as per Clause 2 (Part II), or to pay the equivalent cost for their journey to any other place.	29
	7		30
	8		31
	9		32
	10		33
	11		34
	12		35
	13		36
	14		37
	15		38
	16		39
	17		40
	18		41
	19		42
	20		43
	21		44
	22		45
	23		

“BARECON 89” Standard Bareboat Charter

**PART V
PROVISIONS TO APPLY FOR VESSELS REGISTERED IN A BAREBOAT CHARTER REGISTRY**

(Optional: only to apply if expressly agreed and stated in Box 40)

Definitions	1	provisions of Clause 11 (b) (Part II) shall apply.	12
For the purpose of this PART V, the following terms shall have the meanings hereby assigned to them:	2		
“ <u>The Bareboat Charter Registry</u> ” shall mean the registry of the State whose flag the Vessel will fly and in which the Charterers are registered as the bareboat charterers during the period of the Bareboat Charter.	3	Termination of Charter by Default	13
“ <u>The Underlying Registry</u> ” shall mean the registry of the State in which the Owners of the Vessel are registered as Owners and to which jurisdiction and control of the Vessel will revert upon termination of the Bareboat Charter Registration.	4	It the Vessel chartered under this Charter is registered in a Bareboat Charter Registry as stated in Box 41, and if the Owners shall default in the payment of any amounts due under the mortgage(s) specified in Box 26, the Charterers shall, if so required by the mortgagee, direct the Owners to re-register the Vessel in the Underlying Registry as shown in Box 42.	14
	5	In the event of the Vessel being deleted from the Bareboat Charter Registry as stated in Box 41, due to a default by the Owners in the payment of any amounts due under the mortgage(s), the Charterers shall have the right to terminate this Charter forthwith and without prejudice to any other claim they may have against the Owners under this Charter.	15
	6		16
	7		17
	8		18
	9		19
Mortgage	10		20
The Vessel chartered under this Charter is financed by a mortgage and the	11		21
			22
			23

Sample copy

1. Shipbroker		BIMCO UNIFORM TIME-CHARTER (AS REVISED 2001) CODE NAME: "BALTIME 1939"	
		2. Place and Date of Charter	
3. Owners/Place of business		4. Charterers/Place of business	
5. Vessel's Name		6. GT/NT	
7. Class		8. Indicated brake horse power (bhp)	
9. Total tons d.w. (abt.) on summer freeboard		10. Cubic feet grain/bale capacity	
11. Permanent bunkers (abt.)		12. Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of	
13. Present position		14. Period of hire (Cl. 1)	
15. Port of delivery (Cl. 1)		16. Time of delivery (Cl. 1)	
17. (a) Trade limits (Cl. 2)			
(b) Cargo exclusions specially agreed			
18. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantity)(Cl. 5)		19. Charter hire (Cl. 6)	
20. Hire payment (state currency, method and place of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 6)			
21. Place or range of re-delivery (Cl. 7)		22. Cancelling date (Cl. 21)	
23. Dispute resolution (state 22(A), 22(B) or 22(C); if 22(C) agreed Place of Arbitration <u>must</u> be stated) (Cl. 22)		24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 24)	
25. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed			

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include PART I as well as PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

PART II
"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net tonnage indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated brake horse power (bhp) as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on summer freeboard inclusive of bunkers, stores and provisions, having as per builder's plan a cubic-feet grain/bale capacity as stated in Box 10, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 11, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons fuel oil stated in Box 12, now in position as stated in Box 13 and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15	and discharging and any special gear, including special ropes and chains required by the custom of the port for mooring shall be for the Charterers' account. The Vessel shall be fitted with winches, derricks, wheels and ordinary runners capable of handling lifts up to 2 tons.	67 68 69 70 71
5. Bunkers	72	The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery shall take over and pay for all fuel oil remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective ports. The Vessel shall be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons of fuel oil in the Vessel's bunkers stated in Box 18.	73 74 75 76 77 78 79
6. Hire	80	The Charterers shall pay as hire the rate stated in Box 19 per 30 days, commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners. Payment of hire shall be made in cash, in the currency stated in Box 20, without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 20. In default of payment the Owners shall have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.	81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92
7. Re-delivery	93	The Vessel shall be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an ice-free port in the Charterers' option at the place or within the range stated in Box 21, between 9 a.m. and 6 p.m., and 9 a.m. and 2 p.m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday. The Charterers shall give the Owners not less than ten days' notice at which port and on about which day the Vessel will be re-delivered. Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the Charterers shall have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow redelivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers shall pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.	94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111
8. Cargo Space	112	The whole reach and burthen of the Vessel, including lawful deck-capacity shall be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.	113 114 115 116 117
9. Master	118	The Master shall prosecute all voyages with the utmost despatch and shall render customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, officers or Agents signing Bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel's papers or for overcarrying goods. The Owners shall not be responsible for shortage, mixture, marks, nor for number of pieces or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise. If	119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131
1. Period/Port of Delivery/Time of Delivery	16	The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 14 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 9 a.m. and 6 p.m., or between 9 a.m. and 2 p.m. if on Saturday, at the port stated in Box 15 in such available berth where she can safely lie always afloat, as the Charterers may direct, the Vessel being in every way fitted for ordinary cargo service. The Vessel shall be delivered at the time indicated in Box 16.	17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27
2. Trade	28	The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between safe ports or places where the Vessel can safely lie always afloat within the limits stated in Box 17. No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) shall be shipped.	29 30 31 32 33 34 35 36
3. Owners' Obligations	37	The Owners shall provide and pay for all provisions and wages, for insurance of the Vessel, for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service. The Owners shall provide winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless the crew's employment conditions or local union of port regulations prohibit this, in which case qualified shore-winchmen shall be provided and paid for by the Charterers.	38 39 40 41 42 43 44 45 46 47
4. Charterers' Obligations	48	The Charterers shall provide and pay for all fuel oil, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those pertaining to the Master, officers and crew), canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, also all dock, harbour and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery), agencies, commissions, also shall arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, meals supplied to officials and men in their service and all other charges and expenses whatsoever including detention and expenses through quarantine (including cost of fumigation and disinfection). All ropes, slings and special runners actually used for loading	49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66

PART II
"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)

the Charterers have reason to be dissatisfied with the	132	able on account of ice to reach the place or to get out	198
conduct of the Master or any officer, the Owners, on	133	after having completed loading or discharging. The	199
receiving particulars of the complaint, promptly to	134	Vessel shall not be obliged to force ice. If on account of	200
investigate the matter, and, if necessary and practicable,	135	ice the Master considers it dangerous to remain at the	201
to make a change in the appointments.	136	loading or discharging place for fear of the Vessel being	202
		frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a	203
10. Directions and Logs	137	convenient open place and await the Charterers' fresh	204
The Charterers shall furnish the Master with all	138	instructions. Unforeseen detention through any of above	205
instructions and sailing directions and the Master shall	139	causes shall be for the Charterers' account.	206
keep full and correct logs accessible to the Charterers	140		
or their Agents.	141		
11. Suspension of Hire etc.	142	15. Loss of Vessel	207
(A) In the event of drydocking or other necessary	143	Should the Vessel be lost or missing, hire shall cease	208
measures to maintain the efficiency of the Vessel,	144	from the date when she was lost. If the date of loss	209
deficiency of men or Owners' stores, breakdown of	145	cannot be ascertained half hire shall be paid from the	210
machinery, damage to hull or other accident, either	146	date the Vessel was last reported until the calculated	211
hindering or preventing the working of the Vessel and	147	date of arrival at the destination. Any hire paid in advance	212
continuing for more than twenty-four consecutive hours,	148	shall be adjusted accordingly.	213
no hire shall be paid in respect of any time lost thereby	149		
during the period in which the Vessel is unable to perform	150	16. Overtime	214
the service immediately required. Any hire paid in	151	The Vessel shall work day and night if required. The	215
advance shall be adjusted accordingly.	152	Charterers shall refund the Owners their outlays for all	216
(B) In the event of the Vessel being driven into port or to	153	overtime paid to officers and crew according to the hours	217
anchorage through stress of weather, trading to shallow	154	and rates stated in the Vessel's articles.	218
harbours or to rivers or ports with bars or suffering an	155		
accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or	156	17. Lien	219
expenses resulting from such detention shall be for the	157	The Owners shall have a lien upon all cargoes and	220
Charterers' account even if such detention and/or	158	sub-freights belonging to the Time-Charterers and any	221
expenses, or the cause by reason of which either is	159	Bill of Lading freight for all claims under this Charter,	222
incurred, be due to, or be contributed to by, the	160	and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all	223
negligence of the Owners' servants.	161	moneys paid in advance and not earned.	224
12. Responsibility and Exemption	162	18. Salvage	225
The Owners only shall be responsible for delay in	163	All salvage and assistance to other vessels shall be for	226
delivery of the Vessel or for delay during the currency of	164	the Owners' and the Charterers' equal benefit after	227
the Charter and for loss or damage to goods onboard, if	165	deducting the Master's, officers' and crew's proportion	228
such delay or loss has been caused by want of due	166	and all legal and other expenses including hire paid	229
diligence on the part of the Owners or their Manager in	167	under the charter for time lost in the salvage, also repairs	230
making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage	168	of damage and fuel oil consumed. The Charterers shall	231
or any other personal act or omission or default of the	169	be bound by all measures taken by the Owners in order	232
Owners or their Manager. The Owners shall not be	170	to secure payment of salvage and to fix its amount.	233
responsible in any other case nor for damage or delay	171		
whatsoever and howsoever caused even if caused by	172	19. Sublet	234
the neglect or default of their servants. The Owners shall	173	The Charterers shall have the option of subletting the	235
not be liable for loss or damage arising or resulting	174	Vessel, giving due notice to the Owners, but the original	236
from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour	175	Charterers shall always remain responsible to the	237
(including the Master, officers or crew) whether partial	176	Owners for due performance of the Charter.	238
or general. The Charterers shall be responsible for loss	177		
or damage caused to the Vessel or to the Owners by	178	20. War ("Conwartime 1993")	239
goods being loaded contrary to the terms of the Charter	179	(A) For the purpose of this Clause, the words:	240
or by improper or careless bunkering or loading, stowing	180	(i) "Owners" shall include the shipowners, bareboat	241
or discharging of goods or any other improper or	181	charterers, disponent owners, managers or other	242
negligent act on their part or that of their servants.	182	operators who are charged with the management of the	243
		Vessel, and the Master; and	244
		(ii) "War Risks" shall include any war (whether actual or	245
		threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution,	246
		rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying	247
		of mines (whether actual or reported), acts of piracy,	248
		acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage,	249
		blockades (whether imposed against all vessels or	250
		imposed selectively against vessels of certain flags or	251
		ownership, or against certain cargoes or crews or	252
		otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or	253
		political group, or the Government of any state	254
		whatsoever, which, in the reasonable judgement of the	255
		Master and/or the Owners, may be dangerous or are	256
		likely to be or to become dangerous to the Vessel, her	257
		cargo, crew or other persons on board the Vessel.	258
		(B) The Vessel, unless the written consent of the Owners	259
		be first obtained, shall not be ordered to or required to	260
		continue to or through, any port, place, area or zone	261
		(whether of land or sea), or any waterway or canal, where	262
13. Advances	183		
The Charterers or their Agents shall advance to the	184		
Master, if required, necessary funds for ordinary	185		
disbursements for the Vessel's account at any port	186		
charging only interest at 6 per cent. p.a., such advances	187		
shall be deducted from hire.	188		
14. Excluded Ports	189		
The Vessel shall not be ordered to nor bound to enter:	190		
(A) any place where fever or epidemics are prevalent or	191		
to which the Master, officers and crew by law are not	192		
bound to follow the Vessel;	193		
(B) any ice-bound place or any place where lights,	194		
lightships, marks and buoys are or are likely to be	195		
withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or	196		
where there is risk that ordinarily the Vessel will not be	197		

PART II
"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)

it appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be, or are likely to be, exposed to War Risks. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or is likely to be or to become dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty to leave it.

(C) The Vessel shall not be required to load contraband cargo, or to pass through any blockade, whether such blockade be imposed on all vessels, or is imposed selectively in any way whatsoever against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever, or to proceed to an area where she shall be subject, or is likely to be subject to a belligerent's right of search and/or confiscation.

(D) (I) The Owners may effect war risks insurance in respect of the Hull and Machinery of the Vessel and their other interests (including, but not limited to, loss of earnings and detention, the crew and their Protection and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls therefor shall be for their account.

(II) If the Underwriters of such insurance should require payment of premiums and/or calls because, pursuant to the Charterers' orders, the Vessel is within, or is due to enter and remain within, any area or areas which are specified by such Underwriters as being subject to additional premiums because of War Risks, then such premiums and/or calls shall be reimbursed by the Charterers to the Owners at the same time as the next payment of hire is due.

(E) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then such bonus or additional wages shall be reimbursed to the Owners by the Charterers at the same time as the next payment of hire is due.

(F) The Vessel shall have liberty:-

(I) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;

(II) to comply with the order, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;

(III) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

(IV) to divert and discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;

(V) to divert and call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions.

(G) If in accordance with their rights under the foregoing provisions of this Clause, the Owners shall refuse to proceed to the loading or discharging ports, or any one or more of them, they shall immediately inform the Charterers. No cargo shall be discharged at any alternative port without first giving the Charterers notice of the Owners' intention to do so and requesting them to nominate a safe port for such discharge. Failing such nomination by the Charterers within 48 hours of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their own choice.

(H) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (B) to (G) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter.

21. Cancelling

Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 22, the Charterers shall have the option of cancelling. If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, shall declare within 48 hours after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.

22. Dispute Resolution

(A) This Charter shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Charter shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

(B) This Charter shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.

PART II
"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (as revised 2001)

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

*) (C) This Charter shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Charter shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.

(D) Notwithstanding (A), (B) or (C) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Charter.

In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under (A), (B) or (C) above, the following shall apply:-

(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.

(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.

(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.

(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.

(v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.

(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.

(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.

(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)

(E) If Box 23 in Part I is not appropriately filled in, sub-clause (A) of this Clause shall apply. Sub-clause (D) shall apply in all cases.

*) (A), (B) and (C) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 23.

23. General Average


General Average shall be settled according to York/Antwerp Rules, 1994 and any subsequent modification thereof. Hire shall not contribute to General Average.

24. Commission

The Owners shall pay a commission at the rate stated in Box 24 to the party mentioned in Box 24 on any hire paid under the Charter, but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor shall indemnify the Brokers against their loss of commission. Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners shall indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.

DRAFT COPY

Gencon

1. Shipbroker	RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1976 and 1994) (To be used for trades for which no specially approved form is in force) CODE NAME: "GENCON"  Part I 2. Place and date	
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)	
5. Vessel's name (Cl. 1)	6. GT/NT (Cl. 1)	
7. DWT all told on summer load line in metric tons (abt.) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)	
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)		
10. Loading port or place (Cl. 1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)	
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo" (Cl. 1))		
13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)	
15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)	16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 6)	
17. Shippers/Place of business (Cl. 6)	(a) Laytime for loading	
18. Agents (loading) (Cl. 6)	(b) Laytime for discharging	
19. Agents (discharging) (Cl. 6)	(c) Total laytime for loading and discharging	
20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7)	21. Cancelling date (Cl. 9)	
23. Freight Tax (state if for the Owners' account (Cl. 13 (c)))	22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)	
25. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl. 19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19)	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)	
(a) State maximum amount for small claims/shortened arbitration (Cl. 19)	26. Additional clauses covering special provisions, if agreed	

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

PART II
"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as the Owners of the Vessel named in Box 5, of the GT/NT indicated in Box 6 and carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter Party about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as the Charterers in Box 4 that:
The said Vessel shall, as soon as her prior commitments have been completed, proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at the Charterers' risk and responsibility) as stated in Box 12, which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the Vessel shall proceed to the discharging port(s) or place(s) stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there deliver the cargo.
2. **Owners' Responsibility Clause**
The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager.
And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever.
3. **Deviation Clause**
The Vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots to tow and/or assist Vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.
4. **Payment of Freight**
(a) The freight at the rate stated in Box 13 shall be paid in cash calculated on the intaken quantity of cargo.
(b) Prepaid: If according to Box 13 freight is to be paid on shipment, it shall be deemed earned and non-returnable. Vessel and/or cargo lost or not lost.
Neither the Owners nor their agents shall be required to sign or endorse bills of lading showing freight prepaid unless the freight due to the Owners has actually been paid.
(c) On delivery: If according to Box 13 freight, or part thereof, is payable at destination it shall not be deemed earned until the cargo is thus delivered. Notwithstanding the provisions under (a), if freight or part thereof is payable on delivery of the cargo the Charterers shall have the option of paying the freight on delivered weight/quantity provided such option is declared before breaking bulk and the weight/quantity can be ascertained by official weighing machine, joint draft survey or tally.
Cash for Vessel's ordinary disbursements at the port of loading to be advanced by the Charterers, if required, at highest current rate of exchange, subject to two (2) per cent to cover insurance and other expenses.
5. **Loading/Discharging**
(a) **Costs/Risks**
The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed, tallied, lashed and/or secured and taken from the holds and discharged by the Charterers, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners. The Charterers shall provide and lay all dunnage material as required for the proper stowage and protection of the cargo on board, the Owners allowing the use of all dunnage available on board. The Charterers shall be responsible for and pay the cost of removing their dunnage after discharge of the cargo under this Charter Party and time to count until dunnage has been removed.
(b) **Cargo Handling Gear**
Unless the Vessel is gearless or unless it has been agreed between the parties that the Vessel's gear shall not be used and stated as such in Box 15, the Owners shall throughout the duration of loading/discharging give free use of the Vessel's cargo handling gear and of sufficient motive power to operate all such cargo handling gear. All such equipment to be in good working order. Unless caused by negligence of the stevedores, time lost by breakdown of the Vessel's cargo handling gear or motive power – pro rata the total number of cranes/winchmen required at that time for the loading/discharging of cargo under this Charter Party – shall not count as laytime or time on demurrage. On request the Owners shall provide free of charge cranesmen/winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless local regulations prohibit this, in which latter event shore labourers shall be for the account of the Charterers. Cranesmen/winchmen shall be under the Charterers' risk and responsibility and as stevedores to be deemed as their servants but shall always work under the supervision of the Master.
(c) **Stevedore Damage**
The Charterers shall be responsible for damage (beyond ordinary wear and tear) to any part of the Vessel caused by Stevedores. Such damage shall be notified as soon as reasonably possible by the Master to the Charterers or their agents and to their Stevedores, failing which the Charterers shall not be held responsible. The Master shall endeavour to obtain the Stevedores' written acknowledgement of liability.
The Charterers are obliged to repair any stevedore damage affecting the Vessel's seaworthiness or class before the Vessel sails from the port where such damage was caused or found. All additional expenses incurred shall be for the account of the Charterers and any time lost shall be for the account of and shall be paid to the Owners by the Charterers at the demurrage rate.
6. **Laytime**
(a) **Separate laytime for loading and discharging**
The cargo shall be loaded within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.
The cargo shall be discharged within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.
(b) **Total laytime for loading and discharging**
The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.
(c) **Commencement of laytime (loading and discharging)**
Laytime for loading and discharging shall commence at 13.00 hours. If notice of readiness is given up to and including 12.00 hours, and at 06.00 hours next working day if notice given during office hours after 12.00 hours. Notice of readiness at loading port to be given to the Shippers named in Box 17 or if not named, to the Charterers or their agents named in Box 18. Notice of readiness at the discharging port to be given to the Receivers or, if not known, to the Charterers or their agents named in Box 19.
If the loading/discharging berth is not available on the Vessel's arrival at or off the port of loading/discharging, the Vessel shall be entitled to give notice of readiness within ordinary office hours on arrival there, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not. Laytime or time on demurrage shall then count as if she were in berth and in all respects ready for loading/discharging provided that the Master warrants that she is in fact ready in all respects. Time used in moving from the place of waiting to the loading/discharging berth shall not count as laytime.
If, after inspection, the Vessel is found not to be ready in all respects to load/dischARGE time lost after the discovery thereof until the Vessel is again ready to load/dischARGE shall not count as laytime.
Time used before commencement of laytime shall count.
* Indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.
7. **Demurrage**
Demurrage at the loading and discharging port is payable by the Charterers at the rate stated in Box 20 in the manner stated in Box 20 per day or pro rata for any part of a day. Demurrage shall fall due day by day and shall be payable upon receipt of the Owners' invoice.
In the event the demurrage is not paid in accordance with the above, the Owners shall give the Charterers 96 running hours written notice to rectify the failure. If the demurrage is not paid at the expiration of this time limit and if the vessel is in or at the loading port, the Owners are entitled at any time to terminate the Charter Party and claim damages for any losses caused thereby.
8. **Lien Clause**
The Owners shall have a lien on the cargo and on all sub-freights payable in respect of the cargo, for freight, deadfreight, demurrage, claims for damages and for all other amounts due under this Charter Party including costs of recovering same.
9. **Cancelling Clause**
(a) Should the Vessel not be ready to load (whether in berth or not) on the cancelling date indicated in Box 21, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party.
(b) Should the Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the Vessel will not be ready to load by the cancelling date, they shall notify the Charterers thereof without delay stating the expected date of the Vessel's readiness to load and asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date.
Such option must be declared by the Charterers within 48 running hours after the receipt of the Owners' notice. If the Charterers do not exercise their option of cancelling, then this Charter Party shall be deemed to be amended such that the seventh day after the new readiness date stated in the Owners' notification to the Charterers shall be the new cancelling date.
The provisions of sub-clause (b) of this Clause shall operate only once, and in case of the Vessel's further delay, the Charterers shall have the option of cancelling the Charter Party as per sub-clause (a) of this Clause.
10. **Bills of Lading**
Bills of Lading shall be presented and signed by the Master as per the "Dangpenbill" Bill of Lading form, Edition 1994, without prejudice to this Charter Party, or by the Owners' agents provided written authority has been given by Owners to the agents, a copy of which is to be furnished to the Charterers. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Charter Party.
11. **Both-to-Bliame Collision Clause**
If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Owners in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Owners against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Owners. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.
12. **General Average and New Jason Clause**
General Average shall be adjusted in London unless otherwise agreed in Box 22 according to York-Antwerp Rules 1994 and any subsequent modification thereof. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see Clause 2).
If General Average is to be adjusted in accordance with the law and practice of the United States of America, the following Clause shall apply: "In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the Owners are not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Owners in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Owners, damage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Owners, or their agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Owners before delivery."
13. **Taxes and Dues Clause**
(a) On Vessel - The Owners shall pay all dues, charges and taxes customarily levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed.
(b) On cargo - The Charterers shall pay all dues, charges, duties and taxes customarily levied on the cargo, howsoever the amount thereof may be assessed.
(c) On freight - Unless otherwise agreed in Box 23, taxes levied on the freight shall be for the Charterers' account.

PART II
"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

14. Agency

In every case the Owners shall appoint their own Agent both at the port of loading and the port of discharge.

15. Brokerage

A brokerage commission at the rate stated in Box 24 on the freight, dead-freight and demurrage earned is due to the party mentioned in Box 24.
In case of non-execution 1/3 of the brokerage on the estimated amount of freight to be paid by the party responsible for such non-execution to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be agreed.

16. General Strike Clause

(a) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual loading of the cargo, or any part of it, when the Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, the Master or the Owners may ask the Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless the Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, the Owners shall have the option of cancelling this Charter Party. If part cargo has already been loaded, the Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.

(b) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual discharging of the cargo on or after the Vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until such strike or lock-out is at an end and against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging until the strike or lock-out terminates and thereafter full demurrage shall be payable until the completion of discharging, or of ordering the Vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charter Party and of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance to the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.

(c) Except for the obligations described above, neither the Charterers nor the Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or affecting the actual loading or discharging of the cargo.

17. War Risks ("Voywar 1993")

(1) For the purpose of this Clause, the words:

(a) The "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and

(b) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warfare operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades whether imposed against all Vessels or imposed selectively against Vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever, by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.

(2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Contract of Carriage, or any part of it, may expose, or is likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may expose, or may be likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, her cargo, crew, or other persons on board the Vessel may be exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.

(3) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, or to sign Bills of Lading for any port or place, or to proceed or continue on any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever, where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo (or any part thereof), crew or other persons on board the Vessel (or any one or more of them) may be, or are likely to be, exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port of loading) in complete fulfillment of the Contract of Carriage. The Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge and, if the discharge takes place at any port other than the loading port, to receive the full freight as though the cargo had been carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien on the cargo for such expense and freight.

(4) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route (including any canal or waterway) which is normally and customarily used in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route.

(5) The Vessel shall have liberty:-

(a) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government which so requires, or any body or group acting with the power to compel compliance with their orders or directions;

(b) to comply with the orders, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;

(c) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

(d) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;

(e) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions;

(f) where cargo has not been loaded or has been discharged by the Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or customary route.

(6) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (2) to (5) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a deviation, but shall be considered as due fulfillment of the Contract of Carriage.

18. General Ice Clause

Port of loading

(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when the Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or on the Vessel's arrival or in case frost sets in after the Vessel's arrival, the Master for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter Party shall be null and void.

(b) If during loading the Master, for fear of the Vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for the Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charter Party to be forwarded to destination at the Vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra expenses be thereby caused to the Charterers, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lumps) all other conditions as per this Charter Party.

(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Master or the Owners to be at liberty either to load the part cargo at all open port and to proceed to the nearest accessible port under section (b) or to declare the Charter Party null and void unless the Charterers agree to load full cargo at the open port.

Port of discharge

(a) Should ice prevent the Vessel from reaching port of discharge the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage or of ordering the Vessel to a safe and suitably accessible port or ports where she can safely discharge without risk of detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the impossibility of reaching port of destination.

(b) If during discharging the Master for fear of the Vessel being frozen in deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge.

(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.

19. Law and Arbitration

* (a) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force. Unless the parties agree upon a sole arbitrator, one arbitrator shall be appointed by each party and the arbitrators so appointed shall appoint a third arbitrator, the decision of the three-man tribunal thus constituted or any two of them, shall be final. On the receipt by one party of the nomination in writing of the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall be final.

For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed the amount stated in Box 25* the arbitration shall be conducted in accordance with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators Association.

* (b) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and should any dispute arise out of this Charter Party, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc..

For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed the amount stated in Box 25* the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc..

* (c) Any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration at the place indicated in Box 25, subject to the procedures applicable there. The laws of the place indicated in Box 25 shall govern this Charter Party.

(d) If Box 25 in Part I is not filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply.

(e), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 25.
** Where no figure is supplied in Box 25 in Part I, this provision only shall be void but the other provisions of this Clause shall have full force and remain in effect.



*As defined hereinafter (Cl. 1)
**Applicable only when pre-/on-carriage is arranged in accordance with Clause 8

1. Definition.

"Merchant" includes the shipper, the receiver, the consignor, the consignee, the holder of the Bill of Lading, the owner of the cargo and any person entitled to possession of the cargo.

2. Notification.

Any mention in this Bill of Lading of parties to be notified of the arrival of the cargo is solely for the information of the Carrier and failure to give such notification shall not involve the Carrier in any liability nor relieve the Merchant of any obligation hereunder.

3. Liability for Carriage Between Port of Loading and Port of Discharge.

(a) The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or, if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract. The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.

The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or with respect to deck cargo and live animals.

(b) If the Carrier is held liable in respect of delay, consequential loss or damage other than loss of or damage to the cargo, the liability of the Carrier shall be limited to the freight for the carriage covered by this Bill of Lading, or to the limitation amount as determined in sub-clause 3(a), whichever is the lesser.

(c) The aggregate liability of the Carrier and/or any of his servants, agents or independent contractors under this Contract shall, in no circumstances, exceed the limits of liability for the total loss of the cargo under sub-clause 3(a) or, if applicable, the Additional Clause.

4. Law and Jurisdiction.

Disputes arising out of or in connection with this Bill of Lading shall be exclusively determined by the courts and in accordance with the law of the place where the Carrier has his principal place of business, as stated on Page 1, except as provided elsewhere herein.

5. The Scope of Carriage.

The intended carriage shall not be limited to the direct route but shall be deemed to include any proceeding or returning to or stopping or slowing down at or off any ports or places for any reasonable purpose connected with the carriage including bunkering, loading, discharging, or other cargo operations and maintenance of Vessel and crew.

6. Substitution of Vessel.

The Carrier shall be at liberty to carry the cargo or part thereof to the Port of discharge by the said or other vessel or vessels either belonging to the Carrier or others, or by other means of transport, proceeding either directly or indirectly to such port.

7. Transhipment.

The Carrier shall be at liberty to tranship, lighten, land and store the cargo either on shore or afloat and reship and forward the same to the Port of discharge.

8. Liability for Pre- and On-Carriage.

When the Carrier arranges pre-carriage of the cargo from a place other than the Vessel's Port of loading or on-carriage of the cargo to a place other than the Vessel's Port of discharge, the Carrier shall contract as the Merchant's Agent only and the Carrier shall not be liable for any loss or damage arising during any part of the carriage other than between the Port of loading and the Port of discharge even though the freight for the whole carriage has been collected by him.

9. Loading and Discharging.

(a) Loading and discharging of the cargo shall be arranged by the Carrier or his Agent.

(b) The Merchant shall, at his risk and expense, handle and/or store the cargo before loading and after discharging.

(c) Loading and discharging may commence without prior notice.

(d) The Merchant or his Agent shall tender the cargo when the Vessel is ready to load and as fast as the Vessel can receive including, if required by the Carrier, outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. If the Merchant or his Agent fails to tender the cargo when the Vessel is ready to load or fails to load as fast as the Vessel can receive the cargo, the Carrier shall be relieved of any obligation to load such cargo, the Vessel shall be entitled to leave the port without further notice and the Merchant shall be liable to the Carrier for deadfreight and/or any overtime charges, losses, costs and expenses incurred by the Carrier.

(e) The Merchant or his Agent shall take delivery of the cargo as fast as the Vessel can discharge including, if required by the Carrier, outside ordinary working hours notwithstanding

any custom of the port. If the Merchant or his Agent fails to take delivery of the cargo the Carrier's discharging of the cargo shall be deemed fulfillment of the contract of carriage. Should the cargo not be applied for within a reasonable time, the Carrier may sell the same privately or by auction. If the Merchant or his Agent fails to take delivery of the cargo as fast as the Vessel can discharge, the Merchant shall be liable to the Carrier for any overtime charges, losses, costs and expenses incurred by the Carrier.

(f) The Merchant shall accept his reasonable proportion of unidentified loose cargo.

10. Freight, Charges, Costs, Expenses, Duties, Taxes and Fines.

(a) Freight, whether paid or not, shall be considered as fully earned upon loading and non-returnable in any event. Unless otherwise specified, freight and/or charges under this Contract are payable by the Merchant to the Carrier on demand. Interest at Libor (or its successor) plus 2 per cent. shall run from fourteen days after the date when freight and charges are payable.

(b) The Merchant shall be liable for all costs and expenses of fumigation, gathering and sorting loose cargo and weighing onboard, repairing damage to and replacing packing due to excepted causes, and any extra handling of the cargo for any of the aforementioned reasons.

(c) The Merchant shall be liable for any dues, duties, taxes and charges which under any denomination may be levied, *inter alia*, on the basis of freight, weight of cargo or tonnage of the Vessel.

(d) The Merchant shall be liable for all fines, penalties, costs, expenses and losses which the Carrier, Vessel or cargo may incur through non-observance of Customs House and/or import or export regulations.

(e) The Carrier is entitled in case of incorrect declaration of contents, weights, measurements or value of the cargo to claim double the amount of freight which would have been due if such declaration had been correctly given. For the purpose of ascertaining the actual facts, the Carrier shall have the right to obtain from the Merchant the original invoice and to have the cargo inspected and its contents, weight, measurement or value verified.

11. Lien.

The Carrier shall have a lien on all cargo for any amount due under this contract and the costs of recovering the same and shall be entitled to sell the cargo privately or by auction to satisfy any such claims.

12. General Average and Salvage.

General Average shall be adjusted, stated and settled in London according to the York-Antwerp Rules 1994, or any modification thereof, in respect of all cargo, whether carried on or under deck. In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which or for the consequence of which the Carrier is not responsible by statute, contract or otherwise, the Merchant shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifice, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the salving vessel or vessels belonged to strangers.

13. Both-to-Blame Collision Clause.

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, negligence or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the Merchant will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her Owner in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owner of the cargo paid or payable by the other or non-carrying vessel or her Owner to the owner of the cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her Owner as part of his claim against the carrying vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owner, operator or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

14. Government directions, War, Epidemics, Ice, Strikes, etc.

(a) The Master and the Carrier shall have liberty to comply with any order or directions or recommendations in connection with the carriage under this Contract given by any Government or Authority, or anybody acting or purporting to act on behalf of such Government or Authority, or having under the terms of the insurance on the Vessel the right to give such orders or directions or recommendations.

(b) Should it appear that the performance of the carriage would expose the Vessel or any cargo onboard to risk of seizure, damage or delay, in consequence of war, warfare operations, blockade, riots, civil commotions or piracy, or any person onboard to risk of loss of life or freedom, or that any such risk has increased, the Master may discharge the cargo at the Port of loading or any other safe and convenient port.

(c) Should it appear that epidemics; quarantine; ice; labour troubles, labour obstructions, strikes, lockouts (whether

onboard or on shore); difficulties in loading or discharging would prevent the Vessel from leaving the Port of loading or reaching or entering the Port of discharge or there discharging in the usual manner and departing therefrom, all of which safely and without unreasonable delay, the Master may discharge the cargo at the Port of loading or any other safe and convenient port.

(d) The discharge, under the provisions of this Clause, of any cargo shall be deemed due fulfillment of the contract of carriage.

(e) If in connection with the exercise of any liberty under this Clause any extra expenses are incurred they shall be paid by the Merchant in addition to the freight, together with return freight, if any, and a reasonable compensation for any extra services rendered to the cargo.

15. Defences and Limits of Liability for the Carrier, Servants and Agents.

(a) It is hereby expressly agreed that no servant or agent of the Carrier (which for the purpose of this Clause includes every independent contractor from time to time employed by the Carrier) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the Merchant under this Contract of carriage for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with the employment.

(b) Without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this Clause, every exemption from liability, limitation, condition and warranty herein contained and every right, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Carrier or to which the Carrier is entitled, shall also be available and shall extend to protect every such servant and agent of the Carrier acting as aforesaid.

(c) The Merchant undertakes that no claim shall be made against any servant or agent of the Carrier and, if any claim should nevertheless be made, to indemnify the Carrier against all consequences thereof.

(d) For the purpose of all the foregoing provisions of this Clause the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who might be his servants or agents from time to time and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this Contract of carriage.

16. Stowage.

(a) The Carrier shall have the right to stow cargo by means of containers, trailers, transportable tanks, flats, pallets, or similar articles of transport used to consolidate goods.

(b) The Carrier shall have the right to carry containers, trailers, transportable tanks and covered flats, whether stowed by the Carrier or received by him in a stowed condition from the Merchant, on or under deck without notice to the Merchant.

17. Shipper-Packed Containers, Trailers, Transportable Tanks, Flats and Pallets.

(a) If a container has not been filled, packed or stowed by the Carrier, the Carrier shall not be liable for any loss of or damage to its contents and the Merchant shall cover any loss or expense incurred by the Carrier, if such loss, damage or expense has been caused by:

- (i) negligent filling, packing or stowing of the container;
- (ii) the contents being unsuitable for carriage in container; or
- (iii) the unsuitability or defective condition of the container unless the container has been supplied by the Carrier and the unsuitability or defective condition would not have been apparent upon reasonable inspection at or prior to the time when the container was filled, packed or stowed.

(b) The provisions of sub-clause (i) of this Clause also apply with respect to trailers, transportable tanks, flats and pallets which have not been filled, packed or stowed by the Carrier.

(c) The Carrier does not accept liability for damage due to the unsuitability or defective condition of reefer equipment or trailers supplied by the Merchant.

18. Return of Containers.

(a) Containers, pallets or similar articles of transport supplied by or on behalf of the Carrier shall be returned to the Carrier in the same order and condition as handed over to the Merchant, normal wear and tear excepted, with interiors clean and within the time prescribed in the Carrier's tariff or elsewhere.

(b) The Merchant shall be liable to the Carrier for any loss, damage to, or delay, including demurrage and detention incurred by or sustained to containers, pallets or similar articles of transport during the period between handing over to the Merchant and return to the Carrier.

ADDITIONAL CLAUSE

U.S. Trade. Period of Responsibility.

(i) In case the Contract evidenced by this Bill of Lading is subject to the Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America, 1936 (U.S. COGSA), then the provisions stated in said Act shall govern before loading and after discharge and throughout the entire time the cargo is in the Carrier's custody and in which event freight shall be payable on the cargo coming into the Carrier's custody.

(ii) If the U.S. COGSA applies, and unless the nature and value of the cargo has been declared by the shipper before the cargo has been handed over to the Carrier and inserted in this Bill of Lading, the Carrier shall in no event be or become liable for any loss or damage to the cargo in an amount exceeding USD 500 per package or customary freight unit.



BIMCO

CONGENBILL 2007

BILL OF LADING
To be used with charter parties
Page I

Shipper	Bill of Lading No.	Reference No.
Consignee	Vessel	
Notify address	Port of loading	
	Port of discharge	
Shipper's description of goods		Gross weight
(of which on deck at shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)		
Freight payable as per CHARTER PARTY dated:	SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as the Vessel may safely get the goods specified above.	
FREIGHT ADVANCE Received on account of freight:	Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown. IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF.	
	Date shipped on board	Place and date of issue
		Number of original Bills of Lading
Signature: (i) Master Or Master's name and signature (ii) as Agent for the Master Agent's name and signature Or as Agent for the Owner* Agent's name and signature Owner *If option (iii) filled in, state Owner's name above		

Printed by BIMCO's idea

Copyright, published by BIMCO, Copenhagen

This document is a computer generated CONGENBILL 2007 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

CONGENBILL 2007

BILL OF LADING

To be used with charter parties

Page 2

Conditions of Carriage

- (1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause/Dispute Resolution Clause, are herewith incorporated.

(2) **General Paramount Clause**

The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract.

The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.

The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or while the cargo is in the charge of another carrier, or with respect to deck cargo and live animals.

(3) **General Average**

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994 in London unless another place is agreed in the Charter Party.

Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew.

(4) **New Jason Clause**

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier, or his agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.

(5) **Both-to-Blame Collision Clause**

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Marine, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Carrier.

The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

For particulars of cargo, freight, destination, etc., see overleaf



Issued and recommended by: The International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)
The International Shipowners' Association (INSA)
The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO)
The Documentary Committee of the Japan Shipping Exchange, Inc.
The Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents (FONASBA)
Adopted by: Particulars declared by Shipper



Printed:
December 79

Shipper		BILL OF LADING		B/L No.	
Consignee		Reference No.			
Notify address		CODE NAME: "INTANKBILL 78"			
Vessel		pursuant and subject to all terms and conditions, liberties and exceptions as per TANKER VOYAGE CHARTER PARTY indicated hereunder, including provisions overleaf.			
Port/Place of loading		Charter Party (code name, place and date of issue)			
Port/Place of discharge		Charterer			
Description of cargo		Carrier			
Gravity		Weight			
Volume					
Freight and charges		SHIPPED on board the cargo specified above in accordance with Shipper's declaration in apparent good condition, weight, volume, quality and value unknown, and to be delivered at port of discharge or so near thereunto as the vessel may safely get, always afloat.			
		IN WITNESS whereof original Bills of Lading have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the others to stand void.			
		By taking delivery of the cargo the Consignee shall make himself liable for unpaid freight, deadfreight, demurrage and other charges.			
		Place and date of issue			
		Number of original Bs/L		Signature	
Hours used for loading					

BILL OF LADING

CODE NAME: "INTANKBILL 78"

(1) PARAMOUNT CLAUSE

(a) The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment shall apply to this contract. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply.

(b) In trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd, 1968 — The Hague-Visby Rules — apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall be considered incorporated in this Bill of Lading.

(c) In any event, as regards the period before loading and after discharge and while the cargo is in the charge of another carrier, the Carrier makes all reservations possible under such legislation.

(2) GENERAL AVERAGE

(a) General Average, if any, shall be adjusted, stated and settled in accordance with York-Antwerp Rules 1974, at the place agreed in the Charter Party, otherwise in London.

(b) Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or the Crew. The Charterer, Shipper and Consignee expressly renounce the Netherlands Commercial Code, Art. 700, and the Belgian Commercial Code, Part II, Art. 148.

(c) If the adjustment of General Average or the liability for any collision in which the vessel is involved while performing the carriage under this Bill of Lading falls to be determined in accordance with the law and practice of the United States of America, the following clauses shall apply:

NEW JASON CLAUSE

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, Shippers, Consignees or owners of the cargo shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo.

If a salving ship is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the Carrier or his Agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the cargo and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, Shippers, Consignees or owners of the cargo to the Carrier before delivery.

BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE

If the Vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her Owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying ship or her Owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her Owners as part of their claim against the carrying Vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owners, Operators or those in charge of any ship or ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect of a collision or contact.

Distribution Address:

International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) P.O. Box 1452 Vikø, Oslo 1.
International Shipowners' Association (INSA) Sieroszewskiego 7, 81-376 Gdynia, Poland.

For the purpose of this Bill of Lading: SHIPPER means the person consigning the cargo for the carriage on Charterer's behalf; CHARTERER means the person entering the Charter Party contract with the Carrier; CARRIER is equivalent to terms like Shipowner, Owner, Chartered Owner, Disponent Owner, whichever is used in the Charter Party referred to in this Bill of Lading to define a person undertaking the carriage.



BIMCO

TOWHIRE 2008

International Ocean Towage Agreement
(Daily Hire)

PART I

1. Date and place of Agreement		
2. Tugowner/place of business (Cl. 1)		3. Hirer/place of business (Cl. 1)
4. Tow (name and type) (Cl. 1)		5. Gross tonnage/displacement tonnage
6. Maximum length/maximum breadth & towing draught (fore and aft)		7. Flag and place of registry
8. Registered owners		9. Classification Society
10. P&I liability insurers		11. General condition of tow
12. Particulars of cargo and/or ballast and/or other property on board the tow		
13. Tug (name and type) (Cl. 1)		14. Flag and place of registry
15. Gross tonnage		16. Classification Society
17. P&I liability insurers		
18. Certificated bollard pull (if any)		19. Indicated BHP
20. Estimated daily average bunker oil consumption in good weather and smooth water		
(a) at full towing power with tow		
(b) at full sea speed without tow		
21. Winches and main towing gear		
22. Nature of service(s) (Cl. 2)		
23. Place of Departure (Cl. 11)	24. Date of departure	25. Place of Destination (Cl. 12)
26. Contemplated route (Cl. 22)		

continued

(continued)

TOWHIRE 2008
INTERNATIONAL OCEAN TOWAGE AGREEMENT (DAILY HIRE)

PART I

27. Notices (state number of hours/days notice of arrival of tug at Place of Departure to whom to be given)	28. Notices (state number of hours/days notice of arrival of tug and tow at Place of Destination to whom to be given)
29. Riding crew to be provided by (also state number to be provided) (Cl. 13)	30. If riding crew provided by Tugowner state amount per man per day payable by Hiner (Cl. 13)
31. Mobilisation payment (optional, only to be filled in if expressly agreed) (Cl. 3(d))	32. Demobilisation payment (optional, only to be filled in if expressly agreed) (Cl. 3(e))
33. Daily rate of hire and advance payment period(s) (Cl. 3(b)(i))	34. Payment of hire and for riding crew (if any) (state currency, mode of payment, place of payment and bank account) (Cl. 3(g))
35. Minimum period of hire, if any agreed	36. Commencement of period of hire (Cl. 3(a))
37. Termination of period of hire (Cl. 3(a))	38. Cancelling date agreed (Cl. 3(a))
39. Interest rate (%) per annum to run from (state number of days) after any sum is due (Cl. 9)	40. Financial security (state sum, by whom to be provided and when) (optional, only to be filled in if expressly agreed) (Cl. 10 and 21(ii))

PART II
TOWHIRE 2008 (Daily Rate)

1. Definitions	1
" tugowner" means the party stated in Box 2.	2
"Hirer" means the party stated in Box 3.	3
" tug" means the vessel or vessels as described in Boxes 13 to 16.	4
" Tow" means one or more vessels or objects of whatsoever nature including anything carried thereon as described in Boxes 4 to 12.	5
" Voyage" means the voyage described in Boxes 23 and 25.	6
2. Basis of the Agreement	8
The Tugowner agrees to render the service(s) to the Tow as set out in Box 22.	9
3. Price and Conditions of Payment	10
(a) The Hirer shall pay the Tugowner the amount of hire set out in Box 33 per day or pro rata for part of a day (hereinafter called the " tug's Daily Rate of Hire") from the time stated in Box 36 until the time stated in Box 37.	11
(b)	14
(i) The Tug's Daily Rate of Hire shall be payable in advance as set out in Box 33 all hire due hereunder shall be fully and irrevocably earned and non-returnable on a daily basis.	15
(ii) In the event of the Tug being lost, hire shall cease as of the date of the loss. If the date of the loss cannot be ascertained, then, in addition to any other sums which may be due, half the rate of hire shall be paid, calculated from the date the Tug was last reported until the calculated arrival of the Tug at her destination provided such period does not exceed 14 days.	17
(iii) In the event of part of the Tow being lost, hire shall continue until the Tug arrives at its destination. In the event of the Tow being lost, hire shall continue until the Tug arrives at its destination or such nearer place, at the Tugowner's discretion, provided such period does not exceed 14 days.	21
(c) Within 14 days of the termination of the services hereunder by the Tugowner, the Tugowner will if necessary adjust in conformance with the terms of this Agreement hire paid in advance. Any hire paid by the Hirer but not earned under this Agreement and which is refundable thereunder shall be refunded to the Hirer within 14 days of receipt of the Tugowner's adjustment of hire.	24
(d) *If agreed, the Hirer shall pay the sum set out in Box 31 by way of a mobilisation charge. This sum shall be paid on or before the commencement of the Tug's voyage to the place of departure, and shall be non-returnable, Tug and/or Tow lost or not lost.	28
(e) *If agreed, the Hirer shall pay the sum set out in Box 32 by way of a demobilisation charge. This amount shall be paid Tow lost or not lost, on or before the termination by the Tugowner of his services under this Agreement.	31
(f) The Hire and any other sums due and payable to the Tugowner under this Agreement (or any part thereof) shall be paid without any discount, deduction, set-off, lien, claim or counterclaim.	34
(g) All payments by the Hirer shall be made in the currency and to the bank account specified in Box 34.	36
*Sub-clauses (d) and (e) are optional and shall only apply if agreed and stated in Box 31 and 32.	37
4. *Bunkers	38
(a) Daily Rate of Hire including Bunkers - Bunker Price Adjustment	39
(i) In the event that the Daily Rate of Hire includes the cost of bunkers then this Agreement is concluded on the basis of the price per metric tonne of bunker oil stated in Box 41.	40
(ii) If the price actually paid by the Tugowner for bunker oil consumed during the Voyage should be higher, the difference shall be paid by the Hirer to the Tugowners.	42
(iii) If the price actually paid by the Tugowner for bunker oil consumed during the Voyage should be lower, the difference shall be paid by the Tugowner to the Hirer.	44
(iv) The log book of the Tug and copies of the bunker supplier's invoices shall be conclusive evidence of the	46

PART II TOWHIRE 2008 (Daily Rate)

quantity of bunkers consumed and the prices actually paid.	47
(b) *Daily Rate of Hire excluding Bunkers	48
(i) In the event that the Daily Rate of Hire excludes the cost of bunkers then the Hirer shall pay to the Tugowner the cost of the bunkers and lubricants consumed by the Tug in fulfilling the terms of this Agreement.	49 50 51
(ii) The Tug shall be delivered with sufficient bunkers and lubricants on board for the tow to the first bunkering port (if any) or destination and be re-delivered with not less than sufficient bunkers to reach the nearest bunkering port en route to the Tug's next port of call.	52 53 54
(iii) The Hirer upon delivery and the Tugowner upon re-delivery shall pay for the bunkers and lubricants on board at the current contract price at the time at the port of delivery and re-delivery or at the nearest bunkering port.	55 56 57
(c) Bunker Quality	58
(i) If the Hirer supplies fuel it shall be of the specifications and grades stated in Box 41. The fuels shall be of a stable and homogeneous nature and unless otherwise agreed in writing, shall comply with ISO standard 8217:1996 or any subsequent amendments thereof as well as with the relevant provisions of MARPOL.	59 60 61 62
(ii) The Chief Engineer shall co-operate with the Hirer's bunkering agents and fuel suppliers and comply with their requirements during bunkering, including but not limited to checking, verifying and acknowledging sampling, reading or soundings, meters etc. before, during and/or after delivery of fuels. During delivery four representative samples of all fuels shall be taken at a point as close as possible to the Tug's bunker manifold. The samples shall be labelled and sealed and signed by suppliers, Chief Engineer and the Hirer or their agents. Two samples shall be retained by the suppliers and one each by the Tug and the Hirer. If any claim should arise in respect of the quality or specification or grades of the fuels supplied, the samples of the fuels retained as aforesaid shall be analysed at an independent laboratory by a qualified analyst.	63 64 65 66 67 68 69 70 71
<i>*sub-clauses (a) and (b) are options. State agreed option in Box 41. If no option stated then sub-clause (b) shall apply.</i>	72 73
5. Extension to Cancelling Date	74
(a) Should the Tug not be ready to commence the towage at the latest at midnight on the date indicated in Box 38, the Hirer shall have the option of cancelling this Agreement and shall be entitled to claim damages for detention if due to the wilful default of the Tugowner.	75 76 77
(b) Should the Tugowner anticipate that the Tug will not be ready, he shall notify the Hirer thereof without delay stating the expected date of the Tug's readiness and ask whether the Hirer will exercise his option to cancel. Such option to cancel must be exercised within forty-eight (48) hours after the receipt of the Tugowner's notice, otherwise the third day after the date stated in the Tugowner's notice shall be deemed to be the new agreed date to commence the towage in accordance with this Agreement.	78 79 80 81 82
6. Ice Clause for Tug and Tow	83
(a) The Tug shall not be obliged to force ice, but subject to the Tugowner's prior approval having regard to its size, construction and class, it may follow ice-breakers.	84 85
(b) The Tug shall not be required to enter or remain in any ice bound port or area, nor any port or area where lights, lightships, markers or buoys have been, or are about to be withdrawn by reason of ice, nor where on account of ice there is, in the Tugmaster's sole discretion, a risk that, in the ordinary course of events, the Tug will not be able to safely enter the place of departure to connect to the Tow, or depart from the place of departure with the Tow. In addition, if, on account of ice, the Tugmaster in his sole discretion considers it unsafe to proceed to, or to enter, the place of destination for fear of the Tug and/or Tow being frozen in and/or damaged, he shall be at liberty to proceed to the nearest ice free port or safe place and there await the Hirer's instructions.	86 87 88 89 90 91 92 93
(c) Any delay, deviation or additional expenses arising out of or in connection with the performance of this Agreement caused by or resulting from ice shall be for the Hirer's account and the Tug shall remain on Hire.	94 95 96

PART II
TOWHIRE 2008 (Daily Rate)

(d)	Any additional insurance premiums and/or calls required by the Tug's insurers due to the Tug entering or remaining in any ice bound port or area shall be for the Hirer's account.	97 98
7.	Additional Charges and Extra Costs	99
(a)	The Hirer shall appoint his agents at the place of departure and place of destination and ports of call or refuge and shall provide such agents with adequate funds as required.	100 101
(b)	The Hirer shall bear and pay as and when they fall due:	102
(i)	All port expenses, pilotage charges, harbour and canal dues and all other expenses of a similar nature, including those incurred under the provisions of Clause 22(b) (Necessary Deviation), levied upon or payable in respect of the Tug and the Tow.	103 104 105
(ii)	All taxes, (other than those normally payable by the Tugowner in the country where he has his principal place of business and in the country where the Tug is registered) stamp duties or other levies payable in respect of or in connection with this Agreement or payments of hire or other sums payable under this Agreement or services to be performed under or in pursuance of this Agreement, any Customs or Excise duties and any costs, dues or expenses payable in respect of any necessary permits or licences.	106 107 108 109 110
(iii)	The cost of the services of any assisting tugs when deemed necessary by the Tugmaster or prescribed by Port or other Authorities.	111 112
(iv)	All costs and expenses necessary for the preparation of the Tow for towing (including such costs or expenses as those of raising the anchor of the Tow or tending or casting off any moorings of the Tow).	113 114
(v)	The cost of insurance of the Tow.	115
(c)	All taxes, charges, costs, and expenses payable by the Hirer shall be paid by the Hirer direct to those entitled to them. If, however, any such tax, charge, cost or expense is in fact paid by or on behalf of the Tugowner (notwithstanding that the Tugowner shall under no circumstances be under any obligation to make such payments on behalf of the Hirer) the Hirer shall reimburse the Tugowner on the basis of the actual cost to the Tugowner upon presentation of invoice.	116 117 118 119 120
8.	War Risk Escalation Clause	121
	The rate of hire is based and assessed on all war risk insurance costs applicable to the Tugowner in respect of the contemplated voyage in effect on the date of this Agreement. In the event of any subsequent increase or decrease in the actual costs, the Hirer or the Tugowner, as the case may be, shall reimburse to the other the amount of any increase or decrease in such war risk insurance costs.	122 123 124 125
9.	Interest	126

PART II
TOWHIRE 2008 (Daily Rate)

12. Place of Destination	142
(a) The Tow shall be accepted and taken over by the Hirer immediately upon arrival at the Place of Destination stated in Box 25.	143 144
(b) The place of disconnection shall always be safe and accessible for the Tug and Tow to enter, to operate in, and for the Tug to leave and shall be a place where such Tug is permitted to redeliver the Tow in accordance with any local or other rules, requirements or regulations and shall always be subject to the approval of the Tugowner, which shall not be unreasonably withheld.	145 146 147 148
13. Riding crew	149
(a) Riding crew for the Tow, if so requested by the Hirer, shall be provided by the party stated in Box 29. The number of riding crew shall be as stated in Box 29. All costs and expenses for such personnel will be for the account of the Hirer and such personnel shall be at all times under the orders of the Tugmaster. If the riding crew are provided by the Tugowner the Hirer shall pay to the Tugowner the amount per man per day stated in Box 30. If the riding crew are provided by the Hirer they shall not be deemed to be the servants or agents of the Tugowner. Permission for the Hirer to provide a riding crew on the Tow as well as the composition and suitability of the riding crew shall always be in the discretion of the Tugowner.	150 151 152 153 154 155 156
(b) It shall be the Hirer's responsibility to provide the riding crew with suitable accommodation, food, fresh water, life saving appliances and all other requirements as necessary to comply with the laws and regulations of the Flag of the Tug and/or Tow and of the States through the territorial waters of which the Tug will pass or enter. It is a requirement that the members of the riding crew shall be able to speak and understand a language which is mutual to the Tug and Tow.	157 158 159 160 161
(c) In the event that the Tugowner provides a riding crew for the Tow for its own purposes, all costs and expenses for such personnel shall be for the account of the Tugowner.	162 163
14. Towing Gear and Use of Tow's Gear	164
(a) The Tugowner agrees to provide free of cost to the Hirer the use of all tow wires, bridles and other towing gear carried on board the Tug for the purpose of the towage or other services to be provided under this Agreement. The Tow shall be connected up in a manner within the discretion of the Tugmaster.	165 166 167
(b) The Tugowner may make reasonable use at his discretion of the Tow's gear, power, anchors, anchor cables, radio, communication and navigational equipment and all other appurtenances free of cost during and for the purposes of the towage or other services to be provided under this Agreement.	168 169 170
(c) The Hirer shall pay for the replacement of any towing gear and accessories should such equipment become lost, damaged or unserviceable during the service(s), other than as a result of the Tugowners' negligence.	171 172 173
15. Permits and Certification	174
(a) The Hirer shall arrange at his own cost and provide to the Tugowner all necessary licences, authorisations and permits required by the Tug and Tow to undertake and complete the contractual voyage together with all necessary certification for the Tow to enter or leave all or any ports of call or refuge on the contemplated voyage.	175 176 177 178
(b) Any loss or expense incurred by the Tugowner by reason of the Hirer's failure to comply with this Clause shall be reimbursed by the Hirer to the Tugowner and during any delay caused thereby the Tug shall remain on hire.	179 180 181
16. Tow-worthiness of the Tow	182
(a) The Hirer shall exercise due diligence to ensure that the Tow shall, at the commencement of the towage, be in all respects fit to be towed from the place of departure to the place of destination.	183 184
(b) The Hirer undertakes that the Tow will be suitably trimmed and prepared and ready to be towed at the time when the Tug arrives at the place of departure and fitted and equipped with such shapes, signals, navigational and other lights of a type required for the towage.	185 186 187
(c) The Hirer shall supply to the Tugowner or the Tugmaster, on the arrival of the Tug at the place of departure a certificate of tow-worthiness for the Tow issued by a recognised firm of Marine Surveyors or Survey Organisation, provided always that the Tugowner shall not be under any obligation to perform the	188 189 190

PART II TOWHIRE 2008 (Daily Rate)

towage until in his discretion he is satisfied that the Tow is in all respects trimmed, prepared, fit and ready for towage but the Tugowner shall not unreasonably withhold his approval.	191 192
(d) No inspection of the Tow by the Tugowner shall constitute approval of the Tow's condition or be deemed a waiver of the foregoing undertakings given by the Hirer.	193 194
17. Seaworthiness of the Tug	195
The Tugowner will exercise due diligence to tender the Tug at the place of departure in a seaworthy condition and in all respects ready to perform the towage, but the Tugowner gives no other warranties, express or implied.	196 197 198
18. Substitution of Tugs	199
The Tugowner shall at all times have the right to substitute any tug or tugs for any other tug or tugs of adequate power (including two or more tugs for one, or one tug for two or more) at any time whether before or after the commencement of the towage or other services and shall be at liberty to employ a tug or tugs belonging to other tugowners for the whole or part of the towage or other service contemplated under this Agreement. Provided however, that the main particulars of the substituted tug or tugs shall be subject to the Hirer's prior approval, but such approval shall not be unreasonably withheld.	200 201 202 203 204 205
19. Salvage	206
(a) Should the Tow break away from the Tug during the course of the towage service, the Tug shall render all reasonable services to re-connect the towline and fulfil this Agreement without making any claim for salvage.	207 208 209
(b) If at any time the Tugowner or the Tugmaster considers it necessary or advisable to engage salvage services from any vessel or person on behalf of the Tug or Tow, or both, the Hirer hereby undertakes and warrants that the Tugowner or his duly authorised servant or agent including the Tugmaster have the full actual authority of the Hirer to accept such services on behalf of the Tow on any reasonable terms. Where circumstances permit the Tugowner shall consult with the Hirer on the need for salvage services for the Tow.	210 211 212 213 214
20. Termination by the Hirer	215
(a) At any time prior to the departure of the Tow from the place of departure the Hirer may terminate this Agreement upon payment of the termination fee set out in Box 42. If termination takes place whilst the Tug is en route to the place of departure or after the Tug has arrived at or off the place of departure then in addition to the said termination fee the Hirer shall pay any additional amounts due under this Agreement.	216 217 218 219
(b) In the event that the towage operation is terminated after departure from the place of departure, but before the Tow arrives at the place of destination without fault on the part of the Tugowner, his servants or agents, the Tugowner shall be entitled to be paid, and if already paid to retain, all sums payable according to Box 33 and any other amounts due under this Agreement. The above amounts are in addition to any damages the Tugowner may be entitled to claim for breach of this Agreement.	220 221 222 223 224
21. Termination by the Tugowner	225
(a) The Tugowner may without prejudice to any other remedies he may have, withdraw from and terminate this Agreement and leave the Tow in a place where the Hirer may take repossession of it and be entitled to payment of cancellation fee or hire, whichever is the greater, and all other payments due under this Agreement, upon any one or more of the following grounds:	226 227 228 229
(i) If there is any delay or delays (other than delay caused by the Tug) at the place of departure exceeding in aggregate fourteen (14) days.	230 231
(ii) If there is any delay or delays (other than a delay caused by the Tug) at any port or place of call or refuge exceeding in aggregate fourteen (14) days.	232 233
(iii) If the financial security as may be required according to Box 40 is not given within seven (7) running days of the Tugowner's request to provide security.	234 235
(iv) If the Hirer has not accepted the Tow within seven (7) running days of arrival at the place of destination.	236
(v) If any amount payable under this Agreement has not been paid within seven (7) running days of the date such sums are due.	237 238

PART II
TOWHIRE 2008 (Daily Rate)

(b) Before exercising his option of withdrawing from this Agreement as aforesaid, the Tugowner shall give the Hirer 48 hours' notice of his intention so to withdraw.	239 240
22. Necessary Deviation	241
(a) If the Tug during the course of the towage or other service under this Agreement puts into a port or place or seeks shelter or is detained or deviates from the original route as set out in Box 26 because either the Tugowner or Tugmaster reasonably consider	242 243 244
(i) that the Tow is not fit to be towed; or	245
(ii) the towing connection requires rearrangement; or	246
(iii) repairs or alterations to or additional equipment for the Tow are required to safeguard the venture and enable the Tow to be towed to destination; or	247 248
(iv) it would not be prudent to do otherwise on account of weather conditions actual or forecast; or	249
because of any other good and valid reason outside the control of the Tugowner or Tugmaster, or because of any delay caused by or at the request of the Hirer, this Agreement shall remain in full force and effect.	250 251
(b) The Tug shall at all times be at liberty to go to the assistance of any vessel in distress for the purpose of saving life or property or to call at any port or place for bunkers, repairs, supplies, or any other necessities or to land disabled seamen, but if towing the Tug shall leave the Tow in a safe place and during such period this Agreement shall remain in full force and effect, including the provisions of Clause 7(b)(i), but any period so spent by the Tug in fulfilling or attempting to fulfil the purposes permitted by this sub-paragraph other than for normal replenishment of bunkers or fresh water or supplies shall not entitle the Tugowner to recover from the Hirer the Daily Rate of Hire for the said period.	252 253 254 255 256 257 258
(c) Any deviation howsoever or whatsoever by the Tug or by the Tugowner not expressly permitted by the terms and conditions of this Agreement shall not amount to a repudiation of this Agreement and the Agreement shall remain in full force and effect notwithstanding such deviation, save that no hire shall be paid for the period of such deviation, and shall be without prejudice to any other remedies which the Hirer may have against the Tugowner.	259 260 261 262 263
23. Liability and Indemnity	264
(a)	265
(i) The Tugowner will indemnify the Hirer in respect of any liability adjudged due or claim reasonably compromised arising out of injury or death of any of the following persons, occurring during the towage or other service hereunder, from arrival of the Tug at the pilot station or customary waiting place or anchorage at the Place of Departure (whichever is sooner), until disconnection at the Place of Destination, however such geographic and/or time limits shall not apply to sub-clause 25(a)(i)(2) below:	266 267 268 269 270
(1) The Master and members of the crew of the Tug and any other servant or agent of the Tugowner;	271
(2) The members of the riding crew provided by the Tugowner or any other person whom the Tugowner provides on board the Tow;	272 273
(3) Any other person on board the Tug who is not a servant or agent of the Hirer or otherwise on board on behalf of or at the request of the Hirer.	274 275
(ii) The Hirer will indemnify the Tugowner in respect of any liability adjudged due or claim reasonably compromised arising out of injury or death occurring during the towage or other service hereunder of any of the following persons:	276 277 278
(1) The Master and members of the crew of the Tow and any other servant or agent of the Hirer;	279
(2) Any other person on board the Tow for whatever purpose except the members of the riding crew or any other persons whom the Tugowner provides on board the Tow pursuant to their obligations under this Agreement.	280 281 282

PART II
TOWHIRE 2008 (Daily Rate)

(b)	283
(i) The following shall be for the sole account of the Tugowner without any recourse to the Hirer, his servants, or agents, whether or not the same is due to any breach of contract, negligence or any other fault on the part of the Hirer, his servants or agents:	284 285 286
(1) Save for the provisions of Clause 14 (c), loss or damage of whatsoever nature, howsoever caused to or sustained by the Tug or any property on board the Tug.	287 288
(2) Loss or damage of whatsoever nature caused to or suffered by third parties or their property by reason of contact with the Tug or obstruction created by the presence of the Tug.	289 290
(3) Loss or damage of whatsoever nature suffered by the Tugowner or by third parties in consequence of the loss or damage referred to in (1) and (2) above.	291 292
(4) Any liability in respect of wreck removal or in respect of the expense of moving or lighting or buoying the Tug or in respect of preventing or abating pollution originating from the Tug.	293 294
The Tugowner will indemnify the Hirer in respect of any liability adjudged due to a third party or any claim by a third party reasonably compromised arising out of any such loss or damage. The Tugowner shall not in any circumstances be liable for any loss or damage suffered by the Hirer or caused to or sustained by the Tow in consequence of loss or damage howsoever caused to or sustained by the Tug or any property on board the Tug.	295 296 297 298 299
(ii) The following shall be for the sole account of the Hirer without any recourse to the Tugowner, his servants or agents, whether or not the same is due to any breach of contract (including as to the seaworthiness of the Tug), negligence or any other fault on the part of the Tugowner, his servants or agents:	300 301 302
(1) Loss or damage of whatsoever nature, howsoever caused to or sustained by the Tow.	303
(2) Loss or damage of whatsoever nature caused to or suffered by third parties or their property by reason of contact with the Tow or obstruction created by the presence of the Tow.	304 305
(3) Loss or damage of whatsoever nature suffered by the Hirer or by third parties in consequence of the loss or damage referred to in (1) and (2) above.	306 307
(4) Any liability in respect of wreck removal or in respect of the expense of moving or lighting or buoying the Tow or in respect of preventing or abating pollution originating from the Tow.	308 309
The Hirer will indemnify the Tugowner in respect of any liability adjudged due to a third party or any claim by a third party reasonably compromised arising out of any such loss or damage but the Hirer shall not in any circumstances be liable for any loss or damage suffered by the Tugowner or caused to or sustained by the Tug in consequence of loss or damage howsoever caused to or sustained by the Tow.	310 311 312 313
(c) Save for the provisions of Clauses 15, (Permits & Certification); 16, (Tow-worthiness of the Tow); 17, (Seaworthiness of the Tug); 20 (Termination by the Hirer) and 21 (Termination by the Tugowner), neither the Tugowner nor the Hirer shall be liable to the other party for	314 315 316
(i) any loss of profit, loss of use or, loss of production whatsoever and whether arising directly or indirectly from the performance or non performance of this Agreement, and whether or not the same is due to negligence or any other fault on the part of either party, their servants or agents, or	317 318 319
(ii) any consequential loss or damage for any reason whatsoever, whether or not the same is due to any breach of contract, negligence or any other fault on the part of either party, their servants or agents.	320 321
(d) Notwithstanding any provisions of this Agreement to the contrary, the Tugowner shall have the benefit of all limitations of, and exemptions from, liability accorded to the owners or chartered owners of vessels by any applicable statute or rule of law for the time being in force and the same benefits are to apply regardless of the form of signatures given to this Agreement.	322 323 324 325
24. Himalaya Clause	326
All exceptions, exemptions, defences, immunities, limitations of liability, indemnities, privileges and conditions	327

PART II
TOWHIRE 2008 (Daily Rate)

granted or provided by this Agreement or by any applicable statute rule or regulation for the benefit of the Tugowner or Hirer shall also apply to and be for the benefit of:	328 329
(a) demise charterers, sub-contractors, operators, Master, officers and crew of the Tug or Tow and,	330
(b) all bodies corporate, parent of, subsidiary to, affiliated with or under the same management as either the Tugowner or Hirer, as well as all directors, officers, servants and agents of the same and	331 332
(c) all parties performing services within the scope of this Agreement for or on behalf of the Tug or Tugowner or Hirer as servants, agents and sub-contractors of such parties.	333 334
The Tugowner or Hirer shall be deemed to be acting as agent or trustee of and for the benefit of all such persons, entities and vessels set forth above but only for the limited purpose of contracting for the extension of such benefits to such persons, bodies and vessels.	335 336 337
25. War and Other risks	338
(a) For the purpose of this Clause, the words:	339
(i) "War Risks" shall include any actual, threatened or reported:	340
war; act of war; civil war; hostilities; revolution; rebellion; civil commotion; warlike operations; laying of mines; acts of piracy; acts of terrorists; acts of hostility or malicious damage; blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever); by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any State whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Tugowners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Tug, her Tow, crew or other persons on board the Tug or Tow.	341 342 343 344 345 346 347
(ii) "Other Risks" shall include any actual, threatened or reported:	348
arrest or restraint of princes, rulers or people, insurrections; riots or civil commotions; disturbances; acts of God; epidemics; quarantine; labour troubles; labour obstructions; strikes; lock-outs; embargoes; seizure of the Tow under legal process or for any other cause outside the control of the Tugowner as a result of which it would be impossible or unsafe or commercially impracticable for the Tug or Tow or both to enter or attempt to enter or leave or attempt to leave the place of departure or any port or place of call or refuge or to reach or attempt to reach or enter the port or place of destination of the Tow and there deliver the Tow and leave again, all of which safely and without unreasonable delay, the Tug may leave the Tow or any part thereof at the place of departure or any other port or place where the Hirer may take repossession and this shall be deemed a due fulfilment by the Tugowner of this Agreement and any outstanding sums and all extra costs of delivery at such place and any storage costs incurred by the Tugowner shall thereupon become due and payable by the Hirer.	349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359
(b) The Tug, unless prior written consent of the Tugowners has first been obtained, shall not be required to continue to or through, any port, place, area or zone (whether of land or sea), or any waterway or canal, where it appears that the Tug, her Tow, the crew or other persons on board the Tug or Tow, in the reasonable judgement of the Master and/or the Tugowners, may be, or are likely to be, exposed to War or Other Risks. Should the Tug be within any such place as aforesaid, which only becomes subject to War or Other Risks, or is likely to be or to become subject to War or Other Risks, after her entry into it, she shall be at liberty to leave such place or area.	360 361 362 363 364 365 366
(c)	367
(i) The Tugowners may effect war risks insurance in respect of the Hull and Machinery of the Tug and their other interests (including, but not limited to, loss of earnings and detention, the crew and their Protection and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls therefor shall be for their account.	368 369 370
(ii) If the Underwriters of such insurance should require payment of additional premiums and/or calls because, pursuant to the Hirers' orders, the Tug is within, or is due to enter and remain within, or pass through any area or areas which are specified by such Underwriters as being subject to additional premiums because of War Risks, then the actual additional premiums and/or calls paid shall be reimbursed by the Hirers to the Tugowners at the same time as the next payment of hire is due, or upon delivery of the Tow, whichever occurs first.	371 372 373 374 375 376

PART II
TOWHIRE 2008 (Daily Rate)

- (d) If the Tugowners become liable under the terms of employment to pay to the crew of the Tug, or any riding crew of the Tow, any War Risk related bonus or additional wages in respect of sailing into a War Risk area, then the actual War Risk related bonus or additional wages paid shall be reimbursed to the Tugowners by the Hirers at the same time as the next payment of hire is due, or upon delivery of the Tow, whichever occurs first. 377
378
379
380
381
- (e) The Tug shall have liberty:- 382
- (i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the Government of the Nation under whose flag the Tug sails, or other Government to whose laws the Tugowners are subject, or any other Government, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions; 383
384
385
386
387
- (ii) to comply with the orders, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance; 388
389
- (iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Tugowners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement; 390
391
392
393
- (iv) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Tug or Tow when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions. 394
395
- (f) If the performance of this Agreement or the voyage to the place of departure would in the ordinary course of events require the Tug and/or Tow to pass through or near to an area where after this Agreement is made there is or there appears to be danger of such area being blocked or passage through being restricted or made hazardous by the War or Other Risks then. 396
397
398
399
- (i) The Tug shall not be required to pass through any blockade, whether such blockade be imposed on all vessels, or is imposed selectively in any way whatsoever against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever, or to proceed to an area where she shall be subject, or is likely to be subject to search and/or confiscation. 400
401
402
403
- (ii) If the Tug has not entered such area en route to the place of departure, or having entered has become trapped therein for a period of more than fourteen (14) days, either party hereto shall be entitled to terminate this Agreement by giving notice in which event, save for liabilities already accrued, neither party shall be under any further liability to the other but the Tugowner shall not be bound to repay to the Hirer any payments already made and all amounts due shall remain payable. 404
405
406
407
408
- (iii) If the Tug and Tow whilst en route to the place of destination have not entered such area during the course of the towage or other service the Hirer shall continue to pay the Daily Rate of Hire for every day by which the towage is prolonged by reason of waiting for such area to become clear and/or safe and/or by reason of proceeding by a longer route to avoid or pass such area in safety. 409
410
411
412
- (iv) If the Tug and Tow whilst en route to the place of destination have become trapped in such area during the course of the towage or other service either party shall, after a period of fourteen (14) days from the commencement of such trapping, be entitled to terminate this Agreement by telex, cable or other written notice, in which event, save for liabilities already accrued, neither party shall be under any further liability to the other but the Tugowner shall not be bound to repay to the Hirer any payment already made and all amounts due shall remain payable. 413
414
415
416
417
418
- (g) If in accordance with their rights under the foregoing provisions of this Clause, the Tugowners refuse to proceed from the place of departure or to the place of destination, or any one or more of them, they shall immediately notify the Hirers requesting them to nominate a place for redelivery of the Tow. Failing such nomination by the Hirers within 48 hours of the receipt of such notice and request, the Tugowners may redeliver the Tow at any place where the Hirer can take repossession of the Tow. 419
420
421
422
423
- (h) If in compliance with any of the provisions of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Agreement. 424
425

PART II TOWHIRE 2008 (Daily Rate)

- 26. Lien** 426
- Without prejudice to any other rights which he may have, whether *in rem* or *in personam*, the Tugowner, by himself or his servants or agents or otherwise shall be entitled to exercise a possessory lien upon the Tow in respect of any sum howsoever or whatsoever due to the Tugowner under this Agreement and shall for the purpose of exercising such possessory lien be entitled to take and/or keep possession of the Tow; provided always that the Hirer shall pay to the Tugowner by himself or his servants or agents or otherwise all reasonable costs and expenses and all costs of recovering same, including legal fees, howsoever or whatsoever incurred by or on behalf of the Tugowner by himself or his servants or agents or otherwise in exercising or attempting or preparing to exercise such lien and the Tugowner by himself or his servants or agents or otherwise shall be entitled to receive from the Hirer the Tug's Daily Rate of Hire throughout any reasonable delay to the Tug resulting therefrom. 431-436
- 27. Warranty of Authority** 437
- If at the time of making this Agreement or providing any service under this Agreement other than towing at the request, express or implied, of the Hirer, the Hirer is not the Owner of the Tow referred to in Box 4, the Hirer expressly represents that he is authorised to make and does make this Agreement for and on behalf of the Owner of the said Tow and agrees that both the Hirer and the Owner of the Tow are bound jointly and severally by the provisions of this Agreement. 438-442
- 28. General** 443
- (a) If any one or more of the terms, conditions or provisions in this Agreement or any part thereof shall be held to be invalid, void or of no effect for any reason whatsoever, the same shall not affect the validity of the remaining terms, conditions or provisions which shall remain and subsist in full force and effect. 444-446
- (b) For the purpose of this Agreement unless the context otherwise requires the singular shall include the plural and vice versa. 447-448
- 29. Time for Suit** 449
- (a) Save for the indemnity provisions under Clause 23 (Liability and Indemnity) of this Agreement, any claim which may arise out of or in connection with this Agreement or of any towage or other service to be performed hereunder shall be notified within 6 months of delivery of the Tow or of the termination of the towage or other service for any reason whatever, and any suit shall be brought within one year of the time when the cause of action first arose. If either of these conditions is not complied with the claim and all rights whatsoever and howsoever shall be absolutely barred and extinguished. 450-455
- (b) Any extension of time granted by the Tugowner to the Hirer or any indulgence shown relating to the time limits set out in this Agreement shall not be a waiver of the Tugowner's right under this Agreement to act upon the Hirer's failure to comply with the time limits. 456-458
- 30. BIMCO ISPS/MTSA Clause 2005** 459
- (a) 460
- (i) The Tugowner shall comply with the requirements of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities and the relevant amendments to Chapter XI of SOLAS (ISPS Code) relating to the Tug and "the Company" (as defined by the ISPS Code). If trading to or from the United States or passing through United States waters, the Tugowner shall also comply with the requirements of the US Maritime Transportation Security Act 2002 (MTSA) relating to the Vessel and the "Owner" (as defined by the MTSA). 461-466
- (ii) Upon request the Tugowner shall provide the Hirer with a copy of the relevant International Ship Security Certificate (or the Interim International Ship Security Certificate) and the full style contact details of the Company Security Officer (CSO). 467-469
- (iii) Loss, damages, expense or delay (excluding consequential loss, damages, expense or delay) caused by failure on the part of the Tugowner or "the Company"/"Owner" to comply with the requirements of the ISPS Code/MTSA or this Clause shall be for the Tugowner's account, except as otherwise provided in this Agreement. 470-473
- (b) 474
- (i) The Hirer shall provide the Tugowner and the Tugmaster with their full style contact details and, upon request, any other information the Tugowner requires to comply with the ISPS Code/MTSA. Where sub-letting is permitted under the terms of this Agreement, the Hirer shall ensure that the contact details of all 475-477

PART II
TOWHIRE 2008 (Daily Rate)

sub-hirers are likewise provided to the Tugowner and the Tugmaster. Furthermore, the Hirer shall ensure that all sub-lets they enter into during the period of this Agreement contain the following provision:	478 479
<i>"The Hirer shall provide the Tugowner with their full style contact details and, where sub-letting is permitted under the terms of the agreement, shall ensure that the contact details of all sub-hirers are likewise provided to the Tugowners".</i>	480 481 482
(ii) Loss, damages, expense or delay (excluding consequential loss, damages, expense or delay) caused by failure on the part of the Hirer to comply with this Clause shall be for the Hirer's account, except as otherwise provided in this Agreement.	483 484 485
(c) Notwithstanding anything else contained in this Agreement, all delay, costs or expenses whatsoever arising out of or related to security regulations or measures required by the port facility or any relevant authority in accordance with the ISPS Code/MTSA including, but not limited to, security guards, launch services, vessel escorts, security fees or taxes and inspections, shall be for the Hirer's account, unless such delay, costs or expenses result solely from the negligence of the Tugowner, Tugmaster or crew. All measures required by the Tugowner to comply with the Ship Security Plan shall be for the Tugowner's account.	486 487 488 489 490 491
(d) If either party makes any payment which is for the other party's account according to this Clause, the other party shall indemnify the paying party.	492 493
31. BIMCO Dispute Resolution Clause	494
(a) *This Agreement shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause. The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced. The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.	495 496 497 498 499 500 501 502 503 504 505 506 507 508
Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.	509 510
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	511 512 513
(b) *This Agreement shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgment may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.	514 515 516 517 518 519
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	520 521 522 523
(c) *This Agreement shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.	524 525 526
(d) Notwithstanding (a), (b) or (c) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference	527

PART II
TOWHIRE 2008 (Daily Rate)

and/or dispute arising out of or in connection with this Agreement.	528
In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under (a), (b) or (c) above, the following shall apply:	529 530
(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.	531 532 533
(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.	534 535 536 537 538 539
(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.	540 541 542
(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.	543 544
(v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.	545 546 547
(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.	548 549
(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.	550 551 552
<i>(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)</i>	553
(e) If Box 43 is not appropriately filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply. Sub-clause (d) shall apply in all cases.	554 555
<i>*Note: Sub-clauses (a), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 43.</i>	556
32. Security for Claims	557
Either party shall have the option to bring proceedings <i>in rem</i> , but only to obtain security or other similar remedy for claims arising under this Agreement against any vessel or property owned by the other party in any state or jurisdiction where such vessel or property may be found.	558 559 560
33. BIMCO Notices Clause	561
(a) All notices given by either party or their agents to the other party or their agents in accordance with the provisions of this Agreement shall be in writing.	562 563 564
(b) For the purposes of this Agreement, "in writing" shall mean any method of legible communication. A notice may be given by any effective means including, but not limited to, cable, telex, fax, e-mail, registered or recorded mail, or by personal service.	565 566 567